



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 70]  
No. 70]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 13, 2013/फाल्गुन 22, 1934  
NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 13, 2013/PHALGUNA 22, 1934

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 फरवरी, 2013

सं. टीएएमपी/67/2012-सीएचपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पीपीपी मोड के अधीन श्रीपेरम्बदूर के निकट मापेदू में विकसित किए जाने वाले शुष्क पत्तन और मल्झीमोडल लॉजोस्टिक्स हब के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से ग्राप्त प्रस्ताव का निष्टान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/67/2012-सीएचपीटी

आदेश

चेन्नई पत्तन न्यास

.....

कोरम :

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्षा
- (ii) श्री टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

## आदेश

(जनवरी, 2013 के 24वें दिन पारित)

यह मामला पीपीपी मोड के अधीन श्रीपेरम्बदूर के निकट मापेदू में विकसित किए जाने वाले शुष्क पत्तन और मर्लीमोडल लॉजिस्टिक्स हब के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

**2.1.** चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ने अपने पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2012 द्वारा उपर्युक्त प्रस्ताव दाखिल किया था। सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 12 अक्टूबर 2012 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). सीएचपीटी ने पीपीपी मोड के अधीन श्री पेरम्बदूर के निकट मापेदू में शुष्क पत्तन तथा लॉजिस्टिक्स हब विकसित करने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव 2008 में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया गया है।

(ii). परियोजना के मुख्य बिन्दु निम्नलिखित हैं:-

- (क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों, भंडारण, भरना/खाली करना आदि के लिए परिचालक को लाइसेंस पर दिए जाने वाले सीमाशुल्क बंध क्षेत्र 106.78 एकड़ है।
- (ख). लॉजिस्टिक्स हब विकसित करने के लिए भूमि उपयोग हेतु परिचालक को 14.96 एकड़ क्षेत्र दिया जाएगा और चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा निर्णीत अपफ्रंट प्रीमियम परिचालक द्वारा भुगतान किया जाएगा।
- (ग). पीपीपी परिचालक को आबादित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि पत्तन से 35 कि.मी. दूर श्रीपेरम्बदूर में स्थित है।
- (घ). सीएचपीटी में कंटेनर यातायात की अनुमानित मात्रा के 2013–14 में 18.18 लाख टीईयू से बढ़कर वर्ष 2043–44 में 129.19 लाख टीईयू होने की उम्मीद है। अतः, शुष्क पत्तन में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात के 2013–14 में 5.45 लाख टीईयू से बढ़कर वर्ष 2043–44 में 38.76 लाख टीईयू होने की उम्मीद है।
- (ङ). कंटेनर प्रिश्वण चेन्नई पत्तन न्यास में कंटेनर आवाजाही के पिछले रुझान के विश्लेषण के आधार पर और सीएफएस, निर्यातकों तथा शिपिंग एजेंसी के साथ चर्चा के बाद सुविचारित किया गया है।

(iii). प्रासंगिक सूचना के अभाव में, शुष्क पत्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु निम्नलिखित अनुमान लगाए गए हैं:-

- (क). डीपी की क्षमता कंटेनर टर्मिनल के लिए टीएमपी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (ख). क्षमता आयात, निर्यात तथा खाली कंटेनरों के बीच प्रभाजित की जाएगी जो डीपी द्वारा प्रहस्तित की जाएगी और उन कंटेनरों के बीच प्रतिशतता भी जो बिना खाली किए जाएंगे और जो भरण अथवा खाली करने की प्रक्रिया के लिए जाएगी।
- (ग). आयात तथा निर्यात के बीच अनुपात 55:45 होगा।
- (घ). टीईयू अनुपात 1:3 होगा।
- (ङ). विभिन्न प्रकार की गतिविधियां जो डीपी में चलाई जाएंगी की प्रतिशत हिस्सेदारी नीचे दी गई है:-

क्र. सं.	गतिविधि	प्रतिशत हिस्सेदारी
व	आयात	
1	कुल आयात मात्रा में एलसीएल की हिस्सेदारी	5
2	कुल आयात मात्रा में एफसीएल की हिस्सेदारी	95
3	एफसीएल की हिस्सेदारी जो कुल एफसीएल मात्रा में खाली की जाएगी	25

4	एफसीएल की हिस्सेदारी जो कुल एफसीएल मात्रा में सीधे डिलीवर की जाएगी	75
5	कुल आयात मात्रा में जोखिमपूर्ण तथा ओओडी कंटेनरों की हिस्सेदारी	5
6	खाली किए गए कार्गो की हिस्सेदारी जो खाली की गई मात्रा की कुल मात्रा में कवर किए गए क्षेत्र में भंडारित की जाएगी	90
7	खाली किए गए कार्गो की हिस्सेदारी जो खाली की गई मात्रा की कुल मात्रा में खुले क्षेत्र में भंडारित की जाएगी	8
8	खाली किए गए कार्गो की हिस्सेदारी जो कुल खाली किए गए कार्गो की मात्रा में कवर किए गए बंधित भांडागार में भंडारित की जाएगी।	1.6
9	खाली किए गए कार्गो की हिस्सेदारी जो कुल खाली किए गए मात्रा में खुले बंध क्षेत्र में भंडारित की जाएगी।	0.4
	नियात	
1	कार्गो की हिस्सेदारी जो कुल नियात मात्रा में नियात कंटेनर में भरण किया जाएगा	95
2	कार्गो का हिस्सा जो भरे गए कुल नियात मात्रा में मैनुअल तरीकों से नियात कंटेनर में भरा जाता है	35
3	कार्गो का हिस्सा जो भरे गए कुल नियात मात्रा में मैनुअल तरीकों से नियात कंटेनर में भरा जाएगा	60
4	बल्क और भारी कार्गो की हिस्सेदारी जो कुल भरे गए नियात मात्रा में नियात कंटेनर में भरा जाएगा	5
5	नियात कंटेनर का हिस्सा जो कुल नियात मात्रा में सील जांच के लिए जाएगा	5
6	कार्गो का हिस्सा जो भरे जाने वाली कुल मात्रा में ढगे हुए स्थान में भंडारित किया जाएगा	90
7	कार्गो का हिस्सा जो भरे जाने वाले कुल मात्रा में खुले स्थान में भंडारित किया जाएगा	10

(च). खाली कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार (लिफ्ट ऑन, लिफ्ट ऑफ) लदे हुए कंटेनर के लिए उसका एक—तिहाई होगा और पुरिवहन प्रभार (डीपी के भीतर) 40 प्रतिशत होगा और यह गतिविधि डीपी में प्रहसित मात्रा का केवल 1 प्रतिशत ही होगी।

(छ). एक एफईयू के लिए प्रहस्तन प्रभार टीईयू का 1.5 गुना होगा।

(ज). जोखिमपूर्ण तथा ओओडी कंटेनरों के लिए प्रहस्तन दर सामान्य कंटेनर की अपेक्षा 25 प्रतिशत अधिक होगा।

(झ). प्रशीतन प्लग लगाने के लिए दर ₹ 300 प्रति टीईयू प्लग लगाने के 4 घंटे होगी। डीपी में 25 प्लग प्लाइंट होंगे और उपयोगिता 50 प्रतिशत लिया गया है।

(.). लदे हुए आयात कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार पहले 3 दिनों के लिए निःशुल्क होगा और प्रभाव वसूल करने के लिए स्लैब 4–15 दिन, 16 से 30 दिन तथा 30 दिनों से अधिक होगा।

(ए). आयात कार्गो के लिए भंडारण प्रभार पहले 3 दिनों के लिए निःशुल्क होगा और स्लैब 4 से 7 दिन और 7 दिनों से अधिक होगा।

(ट). नियात कार्गो के लिए, प्रभार पहले 7 दिनों के लिए निःशुल्क होगा और स्लैब 8–15 दिन तथा 15 दिनों से अधिक होगा।

(थ). कंटेनर भंडारण के संबंध में, यह अनुमान लगाया गया है कि प्रहसित कुल मात्रा का 20 प्रतिशत निःशुल्क अवधि से अलग होगा। कार्गो के मामले में, यह 10 प्रतिशत है जो निःशुल्क भंडारण अवधि से अलग होगा।

(द). उत्तराई से खाली हुए कंटेनरों और डीपी में प्राप्त खाली कंटेनरों और भंडारित किए जाने के लिए अपेक्षित कंटेनरों को मिलाकर डीपी द्वारा प्रहसित कुल मात्रा का 15 प्रतिशत होगा।

(घ). विविध/सामान्य गतिविधियों जैसे कंटेनर/कार्गो का स्थानांतरण, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ट्रक पर या से कार्गो की लदाई या उत्तराई आदि के लिए इसी तरह के अनुमान लगाए गए थे।

(iv). निम्नलिखित मुख्य गतिविधियां डीपी में चलाई जाएंगी:-

(क). नियात, भंडारण, कंटेनरों में भरण तथा सीलिंग, यार्ड में कंटेनरों के भंडारण के लिए प्राप्त कार्गो और कंटेनरों के लदाई पत्तन तक परिवहन की सुविधा।

(ख). आयात पत्तन टर्मिनल से आयात कंटेनरों की प्राप्ति, कंटेनर यार्ड में भंडारण, कंटेनर खाली करना, पुनः भरे गए कार्गो का भंडारण तथा आयातकों को उसकी डिलीवरी देना।

(ग). सील सत्यापन के लिए नियात कंटेनरों की प्राप्ति।

(घ). पत्तन से आयात कंटेनर की प्राप्ति और इसे यार्ड में भड़ारित करना, सीमाशुल्क जांच में सहयोग करना तथा इसे आयातक को सौंपना गा उसके एजेंट को सौंपना।

(ङ). विधि गतिविधियाँ जैसे कंटेनर तथा कार्गो स्थानांतरण, डीपी के भीतर परिवहन, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, कार्गो की लदाई/उताराई आदि।

(v). उपर्युक्त गतिविधियाँ दर्शाती हैं कि वहाँ पर मुख्यतः तीन गतिविधियाँ हैं जो नीचे वर्णिकृत की गई हैं।  
 I. आयातों के मामले में डीपी के भीतर कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधियाँ।  
 II. निर्यातों के मामले में डीपी के भीतर कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधियाँ।  
 III. आयात/निर्यात गतिविधियों को सुगम बनाने के लिए डीपी के भीतर चलाई गई सामान्य गतिविधियाँ।

(vi). ऊपर उल्लिखित की गई गतिविधियों पर विचार करते हुए, यह देखा गया है कि गतिविधियाँ जो डीपी में चलाए जाने की संभावना है पत्तनों में कंटेनर टर्मिनलों में निष्पादित कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों के समान हैं। इसलिए, यह प्रस्ताव किया गया है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए कंटेनर टर्मिनल हेतु टीएमपी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया लागू की जाए। तथापि, पत्तन कंटेनर टर्मिनलों के मामले में संभावना नहीं है, क्योंकि कोई वर्ध तथा बर्थ संबंधित गतिविधियाँ नहीं हैं। इसलिए, मौजूदा मामले में केवल वे गतिविधियाँ लागू होती हैं जिनपर विचार तथा लागू किया जाएगा।

(vii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:  
 (क). कंटेनर टर्मिनल की क्षमता निर्धारण के लिए, टीएमपी दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि क्षमता दो क्षमताओं अर्थात् सर्वोत्तम घाट क्षमता तथा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का न्यूनतम मूल्य होगा। मौजूदा मामले में कोई वर्ध नहीं है, डीपी की क्षमता यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता होगी। इसलिए, यार्ड में टीएमपी दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला का इस्तेमाल करते हुए क्षमता निर्धारित की गई है। दिशानिर्देश के अनुसार, यार्ड क्षमता निम्नलिखित फार्मूला का अनुसरण करते हुए परिकलित की गई है:-

$$\text{यार्ड क्षमता} = 0.7 \times \text{जी} \times \text{एच} \times \text{पी/एस} \times \text{डी}$$

जी - भूमि स्लॉटों की सं. 9389 परिकलित की गई है।

एच - औसत स्टेट कंचाई 2.5 परिकलित की गई है।

पी - अवधि 365 दिन है।

एस - सर्ज कारक 1.3 सुविचारित किया गया है।

डी - औसत विराम समय 3 दिन लिया गया है।

(ख). चैन्सी पत्तन के मेंगा कंटेनर टर्मिनल के मामले में और न्यू मेंगलूर पत्तन के पीपीपी कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, 360 भूमि स्लॉटों का मूल्य अंगीकृत किया गया है। भूमि स्लॉटों की संख्या की गणना के लिए इस मामले में भी यही तरीका अपनाने का प्रस्ताव किया गया है। परियोजना रिपोर्ट दर्शाती है कि कंटेनर यार्ड 50 एकड़ क्षेत्र तथा 15.2 एकड़ भूमि में विकसित किया जाएगा। इसलिए, भूमि स्लॉटों की कुल संख्या जो फार्म की जाएगी वह 9389 होगी।

(ग). निर्यात तथा आयात कंटेनरों के लिए दिशानिर्देश में निर्धारित 4 दिनों और 2 दिनों की औसत विराम समयावधि को लिया गया है।

(घ). कंटेनर यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता 15,37,750 टीईयू परिगणित की गई है।

(viii). पूँजी लागत:

पूँजी लागत का अनुमान नीचे दिए गए बोरो के अनुसार टीएमपी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए परिगणित किया गया है:-

(रु लाखों में)

(i).	सिविल अवसंरचना सुविधाओं का विकास	11699.81
(ii).	विधियात्रिक तथा विजली उपस्कर	10490.67
(iii).	अन्य अवसंरचना सुविधाएं	1866.57
	उप जोड़	24057.05
(iv).	आइटी प्रणाली लागत	1803.52
	कुल	25860.57
(v).	अन्य लागत @ 10%	2586.06
	कुल	28446.63
	पूर्णांकित	28447

(ix). परियोजना लागत:

(क). बिजली:

शुष्क पत्तन पर गतिविधियों के लिए बिजली आवश्यकता केवल भार उतारने के लिए है क्योंकि वहाँ पर कोई बिजली से चलने वाले उपस्कर नहीं हैं। पत्तन ने लिकिवड बल्कि टर्मिनल के लिए 2008 के

दिशानिर्देशों में यथा निर्दिष्ट 2.4 लाख इकाई प्रतिवर्ष प्रति हॉक्टेयर के उपभोग प्रतिमानक पर विचार किया है।

- > पत्तन गतिविधियों के लिए उपलब्ध कुल डीपी क्षेत्र 106.777 एकड़ है। इस क्षेत्र के अधीन, कंटेनर यार्ड, भांडागार, भवन, सड़कें, अनुषंगी आदि विकसित किए गए हैं।
- > बिजली की लागत ₹ 8 प्रति इकाई ली गई हो जोकि डीपीआर में अंगीकृत की गई दर है।

(ख). **ईंधन:**

- > डीपी में लगाए गए सभी उपस्कर ईंधन से चलने वाले हैं और ईंधन की लागत ईंधन उपभोग के लिए मानक मूल्यों का इस्तेमाल करते हुए परिकलित किया गया है।
- > दिशानिर्देशों में ईंधन उपभोग के लिए निर्धारित प्रतिमानक 4 लिटर प्रति प्रहस्ति टीईयू है। यही प्रतिमानक निम्नलिखित कारणों से अंगीकृत किया गया है—

(क). सभी उपस्कर जो सीवाई में तैनाती के लिए दिशानिर्देश में निर्धारित किए गए हैं ईंधन से चलने वाले हैं। घाट में इस्तेमाल किए जाने वाले उपस्कर बिजली से चलने वाले हैं। इसलिए, यह स्पष्ट है कि 4 लिटर प्रति टीईयू का निर्धारित प्रतिमानक सीवाई में तैनात किए गए उपस्करों के लिए है।

(ख). सीवाई में प्रहस्तन करने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रकार तथा संख्या घाट प्रहस्तन तथा सीवाई प्रहस्तन की परिचालन आवश्यकता को पूरा करने के लिए है। हालांकि भौजूदा मामले में कोई घाट प्रहस्तन नहीं है, परन्तु सीवाई तथा भांडागार के बीच कंटेनरों की उसी मात्रा के लिए संचालन के लिए आवश्यक है। इसलिए, यह अनुमान लगाया जा सकता है कि इस प्रतिमानक को अंगीकार करना औचित्यपूर्ण है।

(ग). **सिविल ढांचा परम्पत तथा अनुरक्षण**  
सिविल ढांचे की मरम्पत तथा अनुरक्षण के लिए दिशानिर्देशों में 1 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित किया गया है। यही प्रतिमानक सिविल ढांचों के लिए लागू किया गया है।

(घ). **अभियांत्रिक तथा बिजली मरम्पत और अनुरक्षण:**

- > सीएचपीटी ने बताया है कि सभी उपस्कर केवल ईंधन से चलने वाले नहीं हैं अपितु ज्यादातर परिचालन समय के दौरान परिचालन में होता है। दिशानिर्देश में निर्धारित उपस्करों के अनुरक्षण के लिए प्रतिमानक पूंजी लागत के मूल्य का 2 प्रतिशत है जिसे घाट गैन्ट्री क्रेन की लागत में लिया गया है। कंटेनर यार्ड में प्रयुक्त उपस्करों जैसे एफएलटी, टॉप लिफ्ट ट्रक आदि की तुलना में, घाट गैन्ट्री क्रेन की अनुरक्षण लागत कम होती है।
- > इसके अलावा, घाट क्रेन की पूंजी लागत मोबाइल उपस्करों की लागत की तुलना में ज्यादा मानी गई है। इसलिए, अनुरक्षण हेतु पूंजी लागत के 2 प्रतिशत का प्रतिमानक इस मामले में लागू किया जा सकता है।
- > सीएचपीटी ने बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ जो डीपी के लिए यथा प्रस्तावित समान प्रकार के उपस्कर इस्तेमाल किए जाते हैं, के लिए दिशानिर्देश में यथा निर्धारित उपस्कर की लागत के 5 प्रतिशत का प्रतिमानक लागू करने का प्रस्ताव किया है।
- > अनुरक्षण लागत उपस्कर की पूंजी लागत के लागत के 5 प्रतिशत के आधार पर परिणित की गई है।

(ङ). **बीमा**  
दिशानिर्देश बीमा के लिए यथा स्वीकृति—योग्य सकल अचल परिसंपत्तियों की लागत का 1 प्रतिशत प्रतिमानक निर्धारित करता है। यही प्रतिमानक बीमा के लिए लागत की गणना हेतु अंगीकृत किया गया है।

(च). **पट्टा किराये**  
श्रीपेरम्बदूर में भूमि के लिए पट्टा किराये के निर्धारण के लिए टीएमपी को अलग—से एक प्रस्ताव भेजा गया है। ₹ 4186/- प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह की प्रस्तावित दर 106.777 एकड़ भूमि क्षेत्र के लिए पट्टा किरायों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है, परन्तु टीएमपी के अनुमोदन के अधीन।

(छ). **मूल्यहास**  
पत्तन ने दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार कम्पनी अधिनियम के अनुसार सिविल, अभियांत्रिक तथा बिजली परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास की गणना की है।

(ज). **अन्य लागतें**  
जैसा 2008 के दिशानिर्देशों में है, सीएचपीटी ने 'अन्य लागतें' के निर्धारण के लिए 0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता वाले कंटेनर टर्मिनलों के लिए निर्धारित सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य के 10 प्रतिशत का प्रतिमानक अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है।

(i). पत्तन द्वारा प्रेषित परिचालन लागत अनुमानों का सार नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	राशि (रु 0 लाखों में)
1.	बिजली	2.4X106.777 X 8 / 2.5 820.05
2.	ईधन	4X50X1537750 / 100000 3075.50
3.	सिविल परिसंपत्तियों का आर एड एम	0.01 x (11645.15+1921.57) 135.66
4.	अभियांत्रिक परिसंपत्तियों का आर एड एम	0.05 X 10490.67 524.53
5.	बीमा	0.01 X 28447 284.47
6.	पट्टा किराये	(106.777 X4046X 4186 X 12) /100 /100000 2170.12
7.	मूल्यहास	((0.0334X13566.72 + (0.1034X10490.67) + (0.1621X1803.52)) 1830.21
8.	अन्य व्यय	0.1 X28447 2844.70
9.	कुल	<b>11685.24</b>

(x) पत्तन द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा नीचे दी गई है:-

क्र.सं	गतिविधियां	(रु 0 लाखों में)
1	परिचालन लागत	11685.24
2	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई)	4551.52
3	कुल (राजस्व अपेक्षा)	16236.76

(कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) कुल परिचालन लागत का जोड़ तथा नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) 16 प्रतिशत है।)

(xi). राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

क्र. सं.	गतिविधियां	प्रतिशत हिस्सेदारी	(रु 0 लाखों में)
1	कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन	85	13801.24
2	भंडारण	12	1948.41
3	विविध	3	487.11

(कंटेनर टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि एआरआर प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध गतिविधियों के लिए क्रमशः 90 प्रतिशत, 7 प्रतिशत, 3 प्रतिशत प्रभाजित किया जाएगा।)

(xii). कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के अधीन विभिन्न गतिविधियों के लिए प्रभार आरआर को पूरा करने के लिए परिकलित किए गए हैं।

(xiii). भंडारण प्रभार अनुमान पर परिकलित किए गए हैं कि कंटेनरों की कुल मात्रा का केवल 20 प्रतिशत आयात कंटेनरों के लिए 3 दिनों और निर्यात कंटेनरों के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि के अलावा होगा। कार्गों के लिए भंडारण प्रभार आयात के लिए 3 निःशुल्क दिवस अवधि और निर्यात कार्गों के लिए 7 दिनों की निःशुल्क अवधि के आधार पर परिकलित किए गए हैं। पत्तन ने निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो विराम के लिए केवल 10 प्रतिशत का अनुमान लगाया है। भंडारण प्रभार इस अनुमान पर परिकलित किए गए हैं और मूल्य दरमान में दिए गए हैं।

(xiv). सीएचपीटी ने विविध प्रभारों के अधीन शामिल की जाने वाली निम्नलिखित गतिविधियों का प्रस्ताव किया है:-

- (क). डीपी के भीतर आयात तथा निर्यात कार्गो का स्थानांतरण
- (ख). डीपी के भीतर लदे हुए तथा खाली कंटेनरों का स्थानांतरण
- (ग). लदे हुए तथा खाली कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ
- (घ). कार्गो की ट्रक पर/से लदाई तथा उताराई

अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत हैं:-

(i). कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन परिचालन:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
क.	आयात परिचालन			
2.1	डीपी में प्राप्त उपयोक्ता वाहन से एलसीएल कंटेनर की उत्तराई, इसकी उत्तराई, सील काटना, खाली करना, पैकिंग खोलना, सीमाशुल्क निरीक्षण, पुनः पैकिंग करना, उपयोक्ता के द्रक पर कार्गो की लदाई, खाली कंटेनर घोड़ाना।	1700	2550	3400
2.2	डीपी में प्राप्त उपयोक्ता वाहन से एलसीएल कंटेनर की उत्तराई, इसकी उत्तराई, सील काटना, खाली करना, पैकिंग खोलना, सीमाशुल्क निरीक्षण, पुनः पैकिंग करना, उपयोक्ता के द्रक पर कार्गो की लदाई, खाली कंटेनर घोड़ाना।	1700	2550	3400
2.3	लदे हुए कंटेनर की उत्तराई, सीमाशुल्क निरीक्षण सुविधा प्रदान करना, उपयोक्ता के वाहन पर वापस कंटेनर की लदाई।	1020	1530	2040
ख.	निर्यात परिचालन			
2.4	उपयोक्ता के द्रक से कार्गो की उत्तराई, ढके हुए भांडागार/खुले यार्ड में भंडारण, सीमाशुल्क जांच के बाद कंटेनर पर भरण, कंटेनर की सील लगाना।			
	(क) भरण (मैनुअल साधन)	1000	1500	2000
	(ख) भरण (अभियांत्रिक साधनों द्वारा)	1200	1800	2400
	(ग) भरण (बल्क कार्गो तथा भारी कार्गो जैसे ग्रेनाइट, मशीनें)	2000	3000	4000
2.5	ऑन क्लील जांच	600	900	1200

(ii). कंटेनर तथा कार्गो भंडारणः

(क). कंटेनरों के लिए भूमि किराया:

क्र.सं.	सेवा का विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
क.	लदे हुए कंटेनर (आयात / निर्यात)			
	(i). ० से 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	(ii). 4 से 15 दिन	170	340	510
	(iii). 16 से 30 दिन	255	510	765
	(iv). 30 दिनों से अधिक	340	680	1020
ख.	खाली कंटेनर	8	12	24

## (ख). कार्गो भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	सेवाओं का विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)
क.	आयात कार्गो	
3.1	भंडारण प्रभार (ढके हुए डब्ल्यूएच में)	
	(i). प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
	(ii). 4-7 दिन	10
	(iii). 7 दिनों के बाद	15
3.2	भंडारण प्रभार (खुले यार्ड में)	
	(i). प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
	(ii). 4-7 दिन	7
	(iii). 7 दिनों के बाद	10.50
3.3	भंडारण प्रभार (ढके हुए सीमाशुल्क बंधित डब्ल्यूएच में)	50 प्रति घ.मी./दिन
3.4	भंडारण प्रभार (सीमाशुल्क बंधित खुले यार्ड में)	40 प्रति घ.मी./दिन
ख.	निर्यात कार्गो	
3.5	भंडारण प्रभार (ढके हुए डब्ल्यूएच में)	
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क
	8-15 दिन	10
	15 दिनों के बाद	15
3.6	भंडारण प्रभार (खुले यार्ड में)	
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क
	8-15 दिन	8
	15 दिनों के बाद	12

## (iii). विविध प्रभार:

## (क). कार्गो संबंधित प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
4.1	उपयोक्ता के अनुरोध पर किसी प्रयोजन के लिए डीपी के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान तक आयात कार्गो का स्थानांतरण (प्रति टन)	30
4.2	उपयोक्ता के अनुरोध पर किसी प्रयोजन के लिए डीपी के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक निर्यात कार्गो का स्थानांतरण (प्रति टन)	40
4.3	आयातित तथा खाली किए गए कार्गो की लदाई अथवा शट आऊट कार्गो की उपयोक्ता के ट्रक पर लदाई (प्रति टन)	50
4.4	ट्रक से निर्यात कार्गो की उतराई (प्रति टन)	40

## (ख). कंटेनर संबंधित प्रभार:

क्र.सं.	सेवा का विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
4.5	लदे हुए कंटेनर का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	300	450	600
4.6	खाली कंटेनर का लिफ्ट ऑन/	100	150	200

	लिफट ऑफ			
4.7	डीपी के भीतर लदे हुए कंटेनर का स्थानांतरण (केवल परिवहन)	250	375	500
4.8	डीपी के भीतर खाली का स्थानांतरण (केवल परिवहन)	100	150	200

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी के प्रस्ताव दिनांक 12 अक्टूबर 2012 की प्रति उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और भावी आवेदकों (प्रस्ताव के साथ सीएचपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। भावी आवेदकों से प्राप्त हुई टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। सीएचपीटी ने उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था।

4.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवेदन के आधार पर, सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 2 नवम्बर 2012 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2012 द्वारा हमारे प्रश्नों का जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीएचपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का प्रतिसाद
1.	सामान्य:	
(i).	संदर्भित सीएचपीटी का प्रस्ताव 121.74 एकड़ भूमि के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनरों/कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए शुक्र पत्तन तथा मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स के लिए अपार्क्ट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। सीएचपीटी अपने यहां मानक शुक्र पत्तन तथा मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स के लिए विशेषता रूप में 121.74 एकड़ क्षेत्र पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करे।	कंटेनर टर्मिनलों के मामले में, यह संभव है कि बर्थ लम्बाई, बैकअप स्थान तथा उपस्कर्तों का प्रहस्तन, आदि के साथ मानक कंटेनर टर्मिनल कनफिगर किया जाए। तथापि, शुक्र पत्तन के मामले में, जहां प्रहस्तन कंटेनर यार्ड तक ही सीमित है, मानक विशेषताएं निर्धारित करना संभव नहीं होगा। तथापि, शुक्र पत्तन के विकास के लिए भूमि की उपलब्धता के साथ, कनफिगरेशन कंटेनर टर्मिनल पर यथा लागू मानकों को लागू करते हुए किया गया है।
(ii).	यह पुष्टि करें कि क्या मूल फीचर तथा संदर्भीयन परियोजना पर लागू रियायतों की शर्तें सीएचपीटी में भविष्य की इस तरह की परियोजनाओं के समान होगी, यदि हो।	निबंधन तथा शर्तें उस स्थिति में परियोजना विशिष्ट परिस्थितियों के अधीन लागू होगी जब समान परियोजना पांच वर्षों की अवधि के भीतर चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित किया गया हो।
(iii).	जैसाकि सीएचपीटी के प्रस्ताव से देखा गया है, सीएचपीटी ने श्रीपेरम्बद्धूर विशेष आर्थिक जोन (सेज) में प्रस्तावित शुक्र पत्तन स्थापित करने की योजना बनाई है। इस संदर्भ में, सीएचपीटी से यह अपेक्षा की जाती है कि वार्षिक वित्तीय लाभ, यदि कोई हो, बीओटी परिचालक को पूंजी और/अथवा परिचालन लागतों के लिए सेज द्वारा लागत अनुमानों में ऐसे लाभों के लिए विस्तारित किया जाए।	ऐसा क्षेत्र जिसमें सीएचपीटी द्वारा शुक्र पत्तन प्रस्तावित किया गया है ऐसे जेज के अधीन आता है और यह केवल सेज क्षेत्र के समीप के लिए है। वैसे, पूंजी/परिचालन लागत के लिए कोई वित्तीय लाभ नहीं है जैसा इस परियोजना के लिए लागू है।
2.	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:	
(i).	यह विश्लेषण सीएचपीटी द्वारा यह दर्शाने के लिए किया गया है कि 121.74 एकड़ के कुल क्षेत्र में से केवल लगभग 53 प्रतिशत कंटेनरों के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध होगा, अनुषंगी सुविधाओं के लिए लगभग 47 प्रतिशत छोड़ते हुए भेजें।	121.74 एकड़ के कुल क्षेत्र में से, शुक्र पत्तन सुविधाओं के विकास के लिए आबंटित क्षेत्र केवल 106.77 एकड़ है। इसमें से, कंटेनरों के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए आबंटित क्षेत्र 61 प्रतिशत परिणित होता है।
(ii).	सीएचपीटी द्वारा यथा प्रेषित शुक्र पत्तन के लिए यातायात पूर्वानुमानों से, यह देखा गया है कि शुक्र पत्तन परियोजना अवधि के 14वें वर्ष से 15.98 लाख टीईयू तक कंटेनर यातायात का प्रहस्तन करने का अनुमान है और इसके धीरे-धीरे बढ़कर 2043-44 में परियोजना अवधि के 30 वर्ष की समाप्ति तक 38.76 लाख टीईयू होने की संभावना है। तथापि, प्रस्तावित सुविधा की क्षमता सीएचपीटी द्वारा 15.37 लाख टीईयू अनुमानित की गई है। यह विचार करते हुए कि शुक्र पत्तन पर प्रहस्तित किए जाने के लिए यातायात की संभावना है, सीएचपीटी यार्ड क्षमता की	मैं 0 वाहकों द्वारा तैयार की गई डीपीआर में दर्शाया गया 38.76 लाख टीईयू का यातायात अनुमान वर्ष 2043-44 में यातायात होने का अनुमान है। उपलब्ध मौजूदा अवसंरचना के साथ, यह संभव नहीं होगा कि संपूर्ण पूर्वानुमानित यातायात कार्गों का प्रहस्तन किया जा सके। यह क्षमता टीएचपीटी के दिशानिर्देशों को लागू करते हुए भूमि की उपलब्धता को लेखा में लेते हुए परिकलित किया गया है। इसके अनुसार, क्षमता जो सर्वोत्तम रूप से अर्जित किया जा सकता है, उस आधार पर 16.56 लाख टीईयू (संशोधित अनुमान) का अनुमान लगाया गया है जिसपर प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।
		खाली कंटेनर प्रहस्तन के लिए अभियहिन्त 5 एकड़ क्षेत्र के संबंध में,

<p>गणना अपने द्वारा सुविचारित पैरामीटरों को संशोधित करने पर विचार करे ताकि समावित यातायात और सीएचपीटी द्वारा परिकलित यार्ड क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। इस संदर्भ में, यह देखा गया है कि कुल भूमि क्षेत्र में से, सीएचपीटी ने खाली कंटेनरों, ब्रेक बल्क आदि के प्रहस्तन के लिए 5 एकड़ भूमि अभियानित की है। जब खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए भूमि अभियानित की गई है, यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों उक्त भूमि क्षेत्र प्रस्तावित सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता की गणना करते समय सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए। अब सीएचपीटी यार्ड क्षमता गणना में भी उक्त 5 एकड़ भूमि क्षेत्र पर विचार करे ताकि यार्ड क्षमता में सुधार किया जा सके।</p>	<p>यह अब कंटेनर यार्ड के कुल क्षेत्र में लेखा में लिया गया है और तदनुसार सभता पुनः निर्धारित की गई है और संशोधित विवरण भेजे गए हैं।</p>
<p>(ii). सीएचपीटी ने इस संबंध में अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार यार्ड क्षमता की गणना में 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। तथापि, यह याद किया जाए कि सीएचपीटी में भेगा कंटेनर टर्मिनल की यार्ड क्षमता निर्धारित किए जाने के समय, 3 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया गया है, जैसा उस समय सीएचपीटी द्वारा स्वयं प्रस्तावित किया गया था। इस स्थिति के मद्देनजर, सीएचपीटी यार्ड क्षमता की गणनाओं में स्टेक ऊंचाई का प्रतिमानक संशोधित करे।</p>	<p>3 की स्टेक ऊंचाई भेगा कंटेनर टर्मिनल में सुविचारित किया गया है क्योंकि कंटेनर यार्ड में कंटेनर स्टेकिंग जलयान पर कंटेनर भने के लिए है या जलयान से कंटेनर प्राप्त करने के लिए है। भेगा कंटेनर टर्मिनल में आने वाले ऐसे जलयानों का भार कारक 1500 से 3000 टीईप्यू के आर्डर में है और इस कारक पर विचार करते हुए, यह परिचालक के लिए संभव है कि 3 की स्टेक ऊंचाई अर्जित की जाए। अब प्रस्तावित शुक्र पत्तन सुविधा भेगा कंटेनर टर्मिनल में किए जा रहे परिचालन प्रकार से तुलनीय नहीं है। इसलिए, दिशानिर्देशों में दी गई 2.5 की स्टेक ऊंचाई उसी रूप में ली गई है।</p>
<p>(iv). सीएचपीटी कंटेनरों की वास्तविक स्टेक ऊंचाई भेजे जो पिछले तीन वर्षों के दौरान सीएचपीटी में परिवालित किए जा रहे अन्य दो निजी टर्मिनलों पर प्रदर्शित हैं।</p>	<p>पिछले बिन्दु में दिए गए कारणों के मद्देनजर, कंटेनर टर्मिनलों की स्टेक ऊंचाईयां तुलनीय नहीं हैं और इसलिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मूल्य और यहां अंगीकृत किए गए पर विचार करें।</p>
<p>(v). 1.3 के सर्ज कारक पर पहुंचने के लिए सीएचपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण भेजें।</p>	<p>कंटेनरों का प्रकार जो शुक्र पत्तन पर पहुंच सकते हैं और पीकिंग जो डाटा के अधार में विश्लेषण में कठिनाई पैदा कर सकता है क्योंकि वर्तमान में शुक्र पत्तन सुविधाएं मौजूद नहीं हैं। इसलिए, कंटेनर टर्मिनल के लिए यथा लागू किया गया 1.3 का सर्ज कारक शुक्र पत्तन के लिए भी अंगीकृत किया गया है।</p>
<p>(vi). नियातों के लिए 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन के आधार पर 3 दिनों का औसत विशम समय वास्तविक औसत विशम समय को लेखा में सेते हुए और औचित्य बताएं जो पिछले तीन वर्षों के दौरान सीएचपीटी में परिवालित किए जा रहे दो निजी कंटेनर टर्मिनलों पर प्रदर्शित हैं।</p>	<p>जैसाकि ऊपर बताया गया है, सभी प्रतिमानक जो टीएमपी दिशानिर्देशों में निर्धारित किए गए हैं, उसी रूप में ऐसे स्थानों को छोड़कर अंगीकृत किया गया है जहां विषय किए गए हैं। विशम समय के मामले में भी टीएमपी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक वैसे ही अंगीकृत किए गए हैं।</p>
<p>(vii). 121.74 एकड़ के कुल क्षेत्र में से, सीएचपीटी ने अपफ्रंट भुगतान आधार पर पट्टे पर परिचालक को 14.96 एकड़ भूमि आवंटित करने की कल्पना की है। यह प्रतीत होता है कि उक्त भूमि क्षेत्र लोइजिस्टिक्स प्रयोजनों के लिए आयातकों तथा नियातकों के लिए सुविधाएं विकसित करने के लिए अन्य पक्षों को देने के लिए बीओटी परिचालक के निपटान पर होगा। इस संदर्भ में, सीएचपीटी यह प्रमाणित करे कि बीओटी परिचालक को कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन, भड़ारण तथा विविध गतिविधियां बलाने की अनुमति नहीं दी जाएगी जिसके लिए सीएचपीटी ने उक्त भूमि क्षेत्र में अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। बीओटी परिचालक के साथ किए जाने वाले लाइसेंस करार में इस संबंध में प्रासारित प्रावधान शामिल</p>	<p>यह परिकलित किया गया है कि 14.96 एकड़ की शेष भूमि के संबंध में, परिचालक को केवल लोजिस्टिक गतिविधियां बलाने की अनुमति दी जाएगी और वैसे ही परिचालक कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियां नहीं बला सकेगा। इस संबंध में यह प्रावधान रियायत करार में शामिल किया जाएगा।</p>

	किए जाने की जांच की जाए।	
3.	पूँजी लागत अनुमानन:	
(i).	<p><b>सिविल लागत:</b>          डीपीआर की अनुपूरक रिपोर्ट में यह उल्लेख किया गया है कि लागत अनुमान वर्ष 2010 के लिए सीपीडब्ल्यूडी तथा तमिलनाडु परिक्रम वर्क्स डिपार्टमेंट दर अनुसूची तथा डाटा शीट और दर्वा 2010-11 के दौरान बाजार दर पर आधारित हैं। किन्तु डीपीआर की अनुपूरक रिपोर्ट में 'अनुमानित सिविल लागतें सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित सिविल लागतों से ऐसे नहीं खाता है। सीएचपीटी स्थिति स्पष्ट करे। इसके अलावा, सीएचपीटी उक्त सुविधा पर चताए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल कार्यों के लिए विस्तृत लागत अनुमान भेजे। सुविचारित इकाई दर के साथ कार्य की भात्रा संबंधी और भी भेजें। प्रत्येक सिविल लागत मद के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों को हाइलाइट करते हुए दरों की अनुसूची भी भेजें। इसके अलावा, चूंकि वर्ष 2010-11 और 2011-12 पहले ही खत्म हो चुका है, अनुमानित सिविल लागतें भौजूद बाजार दरें अथवा अद्यतन की गई सीपीडब्ल्यूडी/तमिलनाडु परिक्रम वर्क्स डिपार्टमेंट की दर अनुसूची दर्शाने के लिए अद्यतन करें।</p>	<p>उपर दी गई अन्युक्तियों के आलोक में यह प्रस्ताव अद्यतन किया गया है और अद्यतन किए गए प्रस्ताव में, इस पहलू पर विचार किया गया है और संशोधित आंकड़े भेजे गए हैं। इकाई दरों के साथ कार्य की भात्रा संबंधी और भी संलग्न किए गए हैं। अद्यतन किए गए प्रस्ताव में दी गई दरें वर्ष 2012-13 के लिए लागू सीपीडब्ल्यूडी/तमिलनाडु सरकार की दर अनुसूची पर आधारित हैं।</p>
(ii).	<p><b>उपस्कर लागत:</b>          हालांकि सीएचपीटी ने अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर के लिए ₹०. 104.91 करोड़ की राशि का अनुमान लगाया है, परन्तु सुविधा पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न प्रकार के उपस्कर नहीं भेजे गए हैं। प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या और प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत नहीं भेजी गई है। सीएचपीटी निम्नलिखित भेजे:</p> <p>(क). सुविधा पर प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या और ऐसा विचार करने के लिए उपस्कर की संख्या हेतु औचित्य। दिशानिर्देश प्रतिमानकों से इस संबंध में यदि कोई बदलाव किया गया हो तो उसका औचित्य बताएं।</p> <p>(ख). प्रत्येक उपस्कर की लागत के समर्थन में बजटीय कोटेशनों द्वारा समर्थित सुविधा पर उपस्कर के प्रत्येक की लागत।</p> <p>(ग). सीएचपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में यथा सुविचारित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं, बजटीय कोटेशनों में विनिर्दिष्ट की गई राशि से।</p>	<p>सुविधा पर तैनात किए गए उपस्करों की संख्या इथा प्रकार के और अद्यतन की गई अनुपूरक रिपोर्ट में भेजे गए हैं। अस्तित्वांश उपस्करों के लिए निर्माताओं/डीलरों से प्राप्त की गई कोटेशनों के और संलग्न किए गए हैं।</p>
(iii).	<p><b>अन्य अवसंरचना सुविधाएं:</b>  <p>(क). सीएचपीटी प्रत्येक मद के लिए अनुमानित पूँजी लागत के साथ 'अन्य अवसंरचना सुविधाएं' के तहत शामिल की गई पूँजी लागत की प्रकृति की सूची बनाए।</p> <p>(ख). इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश पूँजी लागत को घार श्रेणियों अर्थात् सिविल लागतें, उपस्कर लागतें, आईटी लागतें तथा अन्य लागतें (सिविल तथा उपस्कर लागतों के खोड़</p> </p>	<p>सिविल अवसंरचना, अर्थात् रेलवे लाइनें उपलब्ध करवाना, सड़कों आदि से संबंधित प्रस्ताव में दर्शाई गई अन्य अवसंरचना सुविधाएं, और अद्यतन किए गए प्रस्ताव में इसे सिविल अवसंरचना में शामिल किया गया है।</p> <p>अद्यतन किए गए प्रस्ताव में केवल घार श्रेणी अर्थात् सिविल लागतें, उपस्कर लागतें, आईटी लागतें तथा अन्य लागतें अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दिए गए हैं।</p>

	<p>का 10 प्रतिशत) में बाटा गया है। संदर्भित प्रस्ताव में, 'अन्य अवसरचना सुविधाओं' के लिए ₹0 18.67 करोड़ की लागत दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 'अन्य लागतों' से अधिक है। अतः सीएचपीटी स्थिति को स्पष्ट करे और अन्य अवसरचना सुविधाओं के लिए अनुमानित पूंजी लागतों का औचित्य बताए।</p>	
(iv).	<p><b>अन्य लागतें:</b>          'अन्य लागतें' निर्धारित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक सिविल तथा उपस्कर लागतों के जोड़ का 10 प्रतिशत है। तथापि, यह देखा गया है कि सीएचपीटी ने 'अन्य लागतों' का अनुमान लगाने के लिए आईटी लागत को भी सिविल तथा उपस्कर लागतों में सुविचारित किया है।</p>	<p>जैसाकि दर्शाया गया है, आईटी लागत को अन्य लागतों की गणना में अलग रखा गया है।</p>
<b>4.</b>	<b>परिचालन लागत:</b>	
(i).	<p><b>बिजली लागत:</b>          2.4 लाख इकाई प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर की दर से बिजली उपभोग का गणनाओं के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>2.4 लाख इकाईयां प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर की दर से बिजली उपभोग लिकिड बल्क टर्मिनल के मामले में बिजली उपभोग के लिए निर्धारित प्रतिमानक के आधार पर अंगीकृत किया गया है। बिजली उपभोग संपूर्ण क्षेत्र के लिए लाइटिंग उपलब्ध करवाने के लिए है और कोई अन्य बिजली उपभोग नहीं है।</p>
(ii).	<p><b>ईंधन लागत:</b>          जैसाकि सीएचपीटी द्वारा स्वयं बताया गया है, अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 4 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग का प्रतिमानक यार्ड में परिचालन आवश्यकता के लिए और यार्ड में प्रहस्तन के लिए है। सीएचपीटी के प्रस्ताव में घाट साइड प्रहस्तन शामिल नहीं किया गया है। तथापि, सीएचपीटी ने यह दर्शाने के लिए न तो कोई औचित्य दिया है और न ही गणनाएं भेजी हैं कि 4 लिटर प्रति टीईयू का ईंधन उपभोग शुष्क पत्तन परिसर में कंटेनरों की आवाजाही के लिए अपने संदर्भित प्रस्ताव के संबंध में आवश्यक होगा। सीएचपीटी स्थिति स्पष्ट करे और 4 लिटर प्रति टीईयू के उपभोग का औचित्य बताए।</p>	<p>दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 4 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग का प्रतिमानक प्रस्ताव में स्पष्ट किए गए कारणों से शुष्क पत्तन के लिए भी अंगीकृत किया गया है। यह दोहराया जाता है कि कंटेनर टर्मिनल के मामले में, ईंधन उपभोग केवल उन उपस्करों से संबंधित है जो कंटेनर यार्ड में तैनात किए गए हैं। घाट में तैनात किए गए उपस्कर, अर्थात् घाट गैन्ट्री क्रेनें बिजली का प्रयोग करते हुए परिचालित किए जाते हैं। वैसे 4 लिटर प्रति टीईयू का प्रतिमानक कंटेनर यार्ड में तैनात किए गए उपस्करों के ईंधन उपभोग से ही संबंधित है। इसलिए, 4 लिटर प्रति टीईयू के इस प्रतिमानक को अंगीकृत करने के प्रस्ताव पर टीएमपी द्वारा विचार किया जाए।</p>
(iii).	<p><b>मरम्मत तथा अनुरक्षण:</b>          दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 2 प्रतिशत की बजाय 5 प्रतिशत पर विचार करते हुए उपस्कर की मरम्मत तथा अनुरक्षण से संबंधित प्रतिमानक में किए गए बदलाव का औचित्य बताएं।</p>	<p>मरम्मत तथा अनुरक्षण के मामले में, दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 प्रतिशत का प्रतिमानक सभी श्रेणियों के उपस्करों के लिए सुविचारित किया गया है जिसमें घाट गैन्ट्री क्रेनें भी शामिल हैं। सामान्यतः, प्रतिशत रूप में मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत मोबाइल उपस्करों अर्थात् फोर्क लिफ्ट ट्रक, टॉप लोडर आदि की तुलना में गैन्ट्री क्रेनों के मामले में कम होगी। चूंकि ये उपस्कर मोबाइल प्रकृति के हैं, मरम्मत तथा अनुरक्षण की लागत गैन्ट्री क्रेनों की तुलना में अधिक होगी। इसलिए, बहुउद्देशीय टर्मिनलों, जो समान प्रकार के उपस्कर तैनात करते हैं, में तैनात किए गए उपस्करों के मामले में यथा लागू किए गए 5 प्रतिशत के प्रतिमानक को अंगीकृत किया गया है और टीएमपी द्वारा इसी पर विचार किया जाए।</p>
<b>5.</b>	<p><b>राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:</b>          दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 90:7:3 के प्रतिमानक की बजाय 85:12:3 पर राजस्व अपेक्षा के प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध के बीच प्रभाजन के संबंध में किए गए बदलाव का औचित्य बताएं।</p>	<p>कंटेनर टर्मिनलों के मामले की तरह नहीं, कंटेनर को भरने के बाद भंडारित किया जाता है और यार्ड में खाली करने से पहले भंडारित भी किया जाता है। इसलिए, कंटेनरों की मात्रा जो भंडारण के लिए यार्डों को आएगी और विवास के दिवसों की संख्या सामान्य कंटेनर टर्मिनल की तुलना में उच्चतर अनुपात में होगी। इसलिए, प्रभाजन इस कारक को लेखा में लेने के लिए थोड़ा सा संशोधित किया गया है जिसपर</p>

		टीएमपी द्वारा विचार किया जाए।
६.	अपक्रंट प्रशुल्क गणना:	(क). सीएचपीटी ने प्रहस्तन परिचालन तथा प्रहस्तन और विविध प्रभारों के अधीन शामिल विभिन्न सेवाओं के लिए बीओटी परिचालक द्वारा प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न सेवाओं के लिए प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क में बदलाव करने के लिए ध्येय गणनाएं नहीं भेजी हैं। सीएचपीटी इस संबंध में विस्तृत गणनाएं भेजे।
		(ख). सीएचपीटी गणनाओं के साथ यह भी स्थापित करे कि प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क के साथ, परिचालक प्रहस्तन, भंडारण और विविध गक्षिविधियों के मामले में कुल राजस्व आपेक्षा अर्जित करने की स्थिति में होगा।

4.2. सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2012 द्वारा हमारे प्रश्नों पर अपना जवाब भेजते समय अपना प्रस्ताव संशोधित किया था। सीएचपीटी ने अपनी अद्यतन साध्यता रिपोर्ट भी भेजी है। नवम्बर 2012 के अद्यतन किए गए प्रस्ताव में देखे गए बदलावों की जब अक्टूबर 2012 के प्रस्ताव में तुलना की गई तो उसका सार नीचे दिया गया है:-

(i) सर्वोत्तम क्षमता:

नवम्बर 2012 में सर्वोत्तम क्षमता अक्टूबर 2012 के मूल प्रस्ताव में यथा परिकलित 1537750 टीईयू के स्थान पर संशोधित कर 1655673 टीईयू किया गया है।

(ii). पूँजी लागत

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव
(i).	सिविल अवसंरचना सुविधाओं का विकास	11699.81	13566.38
(ii).	अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर	10490.67	10490.67
(iii).	अन्य अवसंरचना सुविधाएं	1866.57	--
	उप जोड़	24057.05	24057.05
(iv).	आईटी प्रणाली लागत	1803.52	1803.50
	कुल	25860.57	25860.57
(v).	अन्य लागत @ 10%	2586.06	2405.70
	कुल	28446.63	28266.25
	पूँजीकरण	28447	28266

(iii). परिचालन लागत अनुमान

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव	
		विवरण	राशि	विवरण
1.	बिजली	$2.4 \times 106.777 \times 8 / 2.5$	820.05	$2.4 \times 106.777 \times 8 / 2.5$
2.	इधन	$4 \times 50 \times 1537750 / 100000$	3075.50	$4 \times 50 \times 1655673 / 100000$
3.	सिविल परिसंपत्तियों का आर एंड एम	$0.01 \times (11645.15 + 1921.57)$	135.66	$0.01 \times (13566.38)$
4.	अभियांत्रिक परिसंपत्तियों का आर एंड एम	$0.05 \times 10490.67$	524.53	$0.05 \times 10490.67$
				524.53

5.	बीमा	0.01 X 28447	284.47	0.01 X 28266.25	282.66
6.	पट्टा किराये	(106.777 X 4046X 4186 X 12) /100 /100000	2170.12	(106.777 X 4046X 4186 X 12) /100 /100000	2170.12
7.	मूल्यहास	((0.0334X13566.72 + (0.1034X10490.67) + (0.1621X1803.52))	1830.21	((0.0334X13566.72 + (0.1034X10490.67) + (0.1621X1803.52))	1830.21
8.	अन्य व्यय	0.1 X 28447	2844.70	0.1 X 28266	2826.62
9.	कुल		11685.24		11901.20

## (iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

क्र. सं.	गतिविधियाँ	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव
		(₹० लाखों में)	(₹० लाखों में)
1	परिचालन लागत	11685.24	11901.20
2	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई)	4551.52	4522.60
3	कुल (राजस्व अपेक्षा)	16236.76	16423.80

## (v). राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

क्र. सं.	गतिविधियाँ	% हिस्सेदारी	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव
			(₹० लाखों में)	(₹० लाखों में)
1	कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन	85	13801.24	13960.23
2	मंडारण	12	1948.41	1970.86
3	विविध	3	487.11	492.71

4.3. प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

## (i). कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन परिचालन:

क्र.सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव			नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव		
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹० में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (₹० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक	20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
क.	आयात परिचालन						
2.1	डीपी में प्राप्त उपयोक्ता वाहन से एलसीएल कंटेनर की उत्तराई, इसकी उत्तराई, सील काटना, खाली करना, पैकिंग खोलना, सीमाशुल्क निरीक्षण, पुनः पैकिंग करना, उपयोक्ता के द्रक पर कार्गो की लदाई, खाली कंटेनर चढ़ाना।	1700	2550	3400	1560	2340	3120
2.2	डीपी में प्राप्त उपयोक्ता वाहन से एलसीएल कंटेनर की उत्तराई, इसकी उत्तराई, सील काटना, खाली करना, पैकिंग खोलना, सीमाशुल्क निरीक्षण, पुनः पैकिंग करना, उपयोक्ता के द्रक पर	1700	2550	3400	1560	2340	3120

	कार्गो की लदाई, खाली कंटेनर चढ़ाना।						
2.3	लदे हुए कंटेनर की उत्तराई, सीमाशुल्क निरीक्षण सुविधा प्रदान करना, उपयोक्ता के वाहन पर वापस कंटेनर की लदाई।	1020	1530	2040	936	1404	1872
ख.	नियात परिवालन						
2.4	उपयोक्ता के ट्रक से कार्गो की उत्तराई, ढके हुए भांडागार/खुले याड में भंडारण, सीमाशुल्क जांच के बाद कंटेनर पर भरण, कंटेनर की सील लगाना।						
	(क) भरण (मैनुअल साधन)	1000	1500	2000	1000	1500	2000
	(ख) भरण (अभियांत्रिक साधनों द्वारा)	1200	1800	2400	1200	1800	2400
	(ग) भरण (बत्क कार्गो तथा भारी कार्गो जैसे ग्रेनाइट, मशीनें)	2000	3000	4000	2000	3000	4000
2.5	द्वील जांच पर	600	900	1200	475	475	475

(ii). कंटेनर तथा कार्गो भंडारण:

(क). कंटेनरों के लिए भूमि किराया:

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव			नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव		
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अध्यवा उसका भाग (₹० में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अध्यवा उसका भाग (₹० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक	20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
क.	लदे हुए कंटेनर (आयात/नियात)						
	(i). ० से 3 दिन (ii). 4 से 15 दिन (iii). 16 से 30 दिन (iv). 30 दिनों से अधिक	निःशुल्क 170 255 340	निःशुल्क 340 510 680	निःशुल्क 510 765 1020	निःशुल्क 150 225 300	निःशुल्क 300 450 600	निःशुल्क 450 675 900
ख.	खाली कंटेनर	8	12	24	8	16	24

(ख). कार्गो भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव		नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव	
		दर प्रति टन अध्यवा उसका भाग प्रतिदिन अध्यवा उसका भाग (₹० में)	दर प्रति टन अध्यवा उसका भाग प्रतिदिन अध्यवा उसका भाग (₹० में)	दर प्रति टन अध्यवा उसका भाग प्रतिदिन अध्यवा उसका भाग (₹० में)	दर प्रति टन अध्यवा उसका भाग प्रतिदिन अध्यवा उसका भाग (₹० में)
क.	आयात कार्गो				
3.1	भंडारण प्रभार (ढके हुए उत्क्षेपण में)				
	(i). प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

	(ii). 4-7 दिन (iii). 7 दिनों के बाद	10 15	10 15
3.2	भंडारण प्रभार (खुले यार्ड में) (i). प्रथम 3 दिन (ii). 4-7 दिन (iii). 7 दिनों के बाद	नि:शुल्क 7 10.50	नि:शुल्क 8 12
3.3	भंडारण प्रभार (ढके हुए सीमाशुल्क बंधित डब्ल्यूएच में)	50 प्रति घ.मी./दिन	50 प्रति घ.मी./दिन
3.4	भंडारण प्रभार (सीमाशुल्क बंधित खुले यार्ड में)	40 प्रति घ.मी./दिन	40 प्रति घ.मी./दिन
ख.	निर्यात कार्गो		
3.5	भंडारण प्रभार (ढके हुए डब्ल्यूएच में) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 15 दिनों के बाद	नि:शुल्क 10 15	नि:शुल्क 11 16.5
3.6	भंडारण प्रभार (खुले यार्ड में) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 15 दिनों के बाद	नि:शुल्क 8 12	नि:शुल्क 9 13.5

(iii). विविध प्रभार:

(क). कार्गो संबंधित प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव	नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव
		दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
4.1	उपयोक्ता के अनुरोध पर किसी प्रयोजन के लिए डीपी के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान तक आयात कार्गो का स्थानांतरण (प्रति टन)	30	32.5
4.2	उपयोक्ता के अनुरोध पर किसी प्रयोजन के लिए डीपी के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक निर्यात कार्गो का स्थानांतरण (प्रति टन)	40	42.5
4.3	आयातित तथा खाली किए गए कार्गो की लदाई अथवा शट आऊट कार्गो की उपयोक्ता के ट्रक पर लदाई (प्रति टन)	50	42.5
4.4	ट्रक से निर्यात कार्गो की उतराई (प्रति टन)	40	42.5

(ख). कंटेनर संबंधित प्रभार:

क्र.सं.	सेवा का विवरण	अक्टूबर 2012 का मूल प्रस्ताव			नवम्बर 2012 का अद्यतन किया गया प्रस्ताव		
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक	20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
4.5	लदे हुए कंटेनर का लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ	300	450	600	285	427.5	570
4.6	खाली कंटेनर का लिफ्ट ऑन /	100	150	200	95	143	190

	लिफट ऑफ						
4.7	डीपी के भीतर लदे हुए कंटेनर का स्थानांतरण (केवल परिवहन)	250	375	500	200	300	400
4.8	डीपी के भीतर खाली का स्थानांतरण (केवल परिवहन)	100	150	200	90	135	180
4.9.	प्रशीतन प्लग लगाने का प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	-	--	--	300	450	600

4.4. संशोधित प्रस्ताव दिनांक 26 नवम्बर 2012 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियाँ लिए परिचालित किया गया था। भावी बोलीदाताओं में से केवल एक अर्थात् सिम्पलेक्स प्रोजेक्ट्स लिमिटेड (एसपीएल) ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी थीं। ये टिप्पणियाँ सीएचपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। सीएचपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक एसपीएल की टिप्पणियों पर कोई प्रतिसाद नहीं दिया था।

5.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 30 नवम्बर 2012 को सीएचपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर एंड प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठन निकायों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

5.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, कुछ बिन्दुओं पर कार्रवाई करने के लिए सीएचपीटी से हमारे पत्र दिनांक 6 दिसम्बर 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 13 दिसम्बर 2012 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और सीएचपीटी के जवाब नीचे तालिकद्वारा किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	सीएचपीटी का जवाब
		लेनदेन सलाहकार ने उपलब्ध विकल्पों पर कार्य किया है जो नीचे दिए गए हैं, और उसे बोर्ड को प्रस्तुत किया है।
(i).	बीओटी परिचालक को आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित लगभग 15 एकड़ भूमि सर्वोत्तम क्षमता गणना में नहीं ली गई है। उक्त 15 एकड़ भूमि को परियोजना का हिस्सा मानने संभावना और सर्वोत्तम क्षमता गणना के लिए क्षेत्र पर विचार करने का पता लगाया जाए।	<p><b>विकल्प 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ संपूर्ण 121.74 एकड़ शुष्क पत्तन सुविधाओं के लिए उपयोग किए गए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र रूप में विकसित किया जाए।</li> <li>➢ सीएचपीटी के साथ हिस्सेदारी के लिए निजी पार्टनर, शुष्क पत्तन सुविधाओं से प्रोद्भूत राजस्व।</li> </ul> <p><b>विकल्प 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► क्षेत्र को 72.61 एकड़ सीमाशुल्क बंध शुष्क पत्तन सुविधा और 49.13 एकड़ मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स हब क्षेत्र में बांटा जाए।</li> <li>► निजी पार्टनर सीएचपीटी के साथ हिस्सेदारी करे, शुष्क पत्तन तथा लॉजिस्टिक हब सुविधाओं से प्रोद्भूत दोनों राजस्व। <ul style="list-style-type: none"> <li>(क) राजस्व हिस्सेदारी तथा अपफ्रंट प्रीमियम</li> <li>(ख) राजस्व हिस्सेदारी तथा वार्षिक प्रीमियम</li> </ul> </li> </ul> <p><b>विकल्प 3:-</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► क्षेत्र को 72.61 एकड़ सीमाशुल्क बंध शुष्क पत्तन सुविधा और 49.13 एकड़ मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स हब क्षेत्र में बांटा जाए।</li> <li>► निजी पार्टनर सीएचपीटी के साथ हिस्सेदारी करे, शुष्क पत्तन तथा लॉजिस्टिक हब सुविधाओं से प्रोद्भूत दोनों राजस्व।</li> </ul> <p>बोर्ड के साथ चर्चा के दौरान, बोर्ड को प्रस्तुत किया गया दूसरा माडल (हाइब्रिड माडल – विकल्प 4) टीए का व्योरा नीचे दिया गया है:-</p> <p><b>विकल्प 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► 72.61 एकड़ तथा 34.17 एकड़ क्षेत्र शुष्क पत्तन सुविधा के लिए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के रूप में विकसित किए जाने हैं और 14.96 एकड़ मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स हब के लिए</li> </ul>

	<p>गैर-सीमाशुल्क बंध क्षेत्र रूप में विकसित किया जाएगा।</p> <p>► निजी पार्टनर सीएचपीटी के साथ हिस्सेदारी करे, शुष्क पत्तन तथा लोजिस्टिक हब से प्रोद्भूत दोनों राजस्व नीचे व्याख्यायित किए गए हैं।</p> <p>निर्धारित बोली पैरामीटर 1 में भूमि पट्टा किराये शामिल हैं और निर्धारित बोली पैरामीटर 2 अर्थात् प्रीमियम भुगतान मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स हब से राजस्वों के स्थान पर है, जो करार पर हस्ताक्षर किए जाने के समय अपफ्रंट भुगतान के रूप में हो सकता है। परिवर्तनीय पैरामीटर अर्थात् रॉयल्टी भुगतान शुष्क पत्तनसे सकल राजस्व का प्रतिशत होगा। उच्चतम राजस्व हिस्सेदारी उद्धरित करने वाला बोलीदाता वरीयताप्राप्त बोलीदाता घोषित किया जाएगा। विकल्प 4 के लाभ डेवलपर के लिए 14.96 एकड़ में विकास की स्वतंत्रता है और बेहतर राजस्व स्रोत, पत्तन तथा डेवलपर के बीच बराबर जोखिम हिस्सेदारी, राजस्व लीकेज का कम जोखिम (केवल 14.96 एकड़ भूमि हिस्से तक सीमित), प्रत्येक शुष्क पत्तन इकाई द्वारा विभिन्न पत्तन से कंटेनरों का प्रहस्तन और 14.96 एकड़ प्लाट पर आरओसीई सुनिश्चित करते हुए निर्धारित प्रीमियम।</p> <p>सभी माडलों के फायदे तथा नुकसान के बारे में विस्तृत चर्चा के बाद बोर्ड ने इस परियोजना के विकास के लिए विकल्प 4 अंगीकृत करनेका निर्णय लिया है।</p> <p>विकास रणनीति को अंतिम रूप दिए जाने पर आयोजित विभिन्न चर्चाओं पर विचार करते हुए और शुष्क पत्तन सुविधा के लिए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र रूपमें 72.61 एकड़ तथा 34.17 एकड़ विकसित करने के लिए बोर्ड द्वारा अनुमोदित अंतिम परियोजना रणनीति और मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स हब के लिए गैर-सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र रूप में 14.96 एकड़ क्षेत्र विकसित किए जाने पर विचार करते हुए, टीएएमपी को यह बताने का प्रस्ताव किया गया है कि 14.96 एकड़ का भूमि क्षेत्र शुष्क पत्तन सुविधा में शामिल नहीं किया जाएगा और तदनुसार क्षमता इस परियोजना के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित होगा।</p>
(ii)	<p>प्रस्तावित शुष्क पत्तन पर परिकल्पित 2.5 की स्टेक ऊंचाई का अन्य कंटेनर फ्रेट स्टेशनों (सीएफएस) पर प्राप्त होने वाले उत्तम कार्यनिष्ठादान मानकों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए, 3 की स्टेक ऊंचाई कंटेनर यार्ड में कंटेनर स्टेकिंग रूप में सुविचारित किया गया है और जलयान पर कंटेनरों को भरने के लिए है या जलयान से कंटेनर प्राप्त करने के लिए है। मेगा कंटेनर टर्मिनल पर आने वाले ऐसे जलयानों का भार कारक 1500 से 3000 टीईयू के अनुसार है, परिचालक के लिए यह संभव है कि 3 की स्टेक ऊंचाई अर्जित करे। अब प्रस्तावित शुष्क पत्तन सुविधा मेगा कंटेनर टर्मिनल पर चलाए गए प्रचालन प्रकार से तुलनीय नहीं है। इसलिए, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा दी गई 2.5 की स्टेक ऊंचाई अंगीकृत की गई है। इसके अलावा, यह भी पुष्टि की गई है कि सीएफएस पर, औसतन, 2.5 की स्टेक ऊंचाई को यार्ड क्षमता परिकलित करने के लिए प्रतिमानक रूप में लिया जा सकता है।</p> <p>उपर्युक्त के मददेनजर, टीएएमपी 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा दिए गए 2.5 की स्टेक ऊंचाई पर विचार करे।</p>
(iii)	<p>चेन्नई पत्तन न्यास और प्रस्तावित शुष्क पत्तन के लिए सीएचपीटी द्वारा 2013–14 से 2043–44 तक की अवधि के लिए अपने प्रस्ताव में लगाए गए यातायात पूर्वानुमान को व्यापार योजना/पंचवर्षीय योजना/एमओएस के साथ एमओयू के अनुसार यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में प्रमाणित करें और परियोजना अवधि के लिए प्रस्तावित शुष्क पत्तन पर प्रमाणित की गई यातायात संभावना के मददेनजर शुष्क पत्तन की</p> <p>यातायात पूर्वानुमान के लिए, चेन्नई पत्तन न्यास में 1994–95 से 2009–10 (15 वर्ष) तक वास्तव में प्रहसित किए गए कंटेनर यातायात को लिया और विश्लेषित किया गया है। यह पूर्वानुमान मैं डेलोइट द्वारा तैयार की गई चेन्नई पत्तन की व्यवसाय योजना के साथ रुझान पर आधारित है।</p> <p>व्यवसाय योजना में, कंटेनर बढ़ोतरी वर्ष 2008–09 के लिए 15 प्रतिशत, वर्ष 2013–14 के लिए 14 प्रतिशत, वर्ष 2018–19 के लिए 10 प्रतिशत, वर्ष 2023–24 के लिए 11 प्रतिशत और वर्ष 2025–26 से आगे 10 प्रतिशत तक पहुंच गई थी।</p> <p>पोत परिवहन मंत्रालय के साथ किए गए एमओयू पिछले 10 वर्षों में दर्शाता है, 10 से 25 प्रतिशत वर्ष-दर-वर्ष की विभिन्न प्रतिशत सीमा। तथापि, एन्नोर पत्तन टर्मिनल और कातूपाली पत्तन टर्मिनल पर विचार करते हुए बढ़ोतरी लह्य कम किया गया था और वर्ष 2012–13 के लिए (–) 8.4 प्रतिशत दिया गया था। तथापि, एन्नोर पत्तन में कंटेनर टर्मिनल कंप्रेसित नहीं किया जा रहा है और चेन्नई पत्तन में कंटेनर प्रहस्तन सकारात्मक रुझान है। पत्तन की कंटेनर बढ़ोतरी अक्टूबर 2011 तक प्रहसित कंटेनर की तुलना में (+) 0.25 प्रेशत है।</p>

	सर्वोत्तम क्षमता की समीक्षा करे।	डीपीआर में यातायात पूर्वनुमान दर्शाता है कि प्रारम्भिक अवधि (2010–11 से 2012–13) यातायात बढ़ोत्तरी लगभग 10 प्रतिशत है जो 30 वर्ष की समाप्ति तक धीरे-धीरे कम होकर लगभग 4 प्रतिशत तक हो जाता है, चेन्नई पत्तन की व्यवसाय योजना के अनुसार। तथापि, इस अनुमानित यातायात में से, यातायात का केवल 30 प्रतिशत प्रस्तावित शुष्क पत्तन से प्रहसित किए जाने पर विचार किया गया है।  मात्रा रुक्षान् यातायात अनुमान पर विचार करने के बाद आया है जिसकी चेन्नई पत्तन द्वारा किए गए पूर्व अध्ययनों से तुलना की गई थी।  उपर्युक्त के भद्रदेनजर, यातायात पूर्वनुमान चेन्नई पत्तन की व्यवसाय योजना के अनुसार है और प्रमाणित यातायात संभावना के रूप में सुविचारित किया जा सकता है। इसके अलावा, यथा निर्दिष्ट, इस क्षेत्र में परिचालन करने वाले अन्य 30 सीएफएस (लगभग) की उपलब्धता पर विचार करते हुए प्रस्तावित सुविधा के लिए यातायात चेन्नई पत्तन यातायात का 30 प्रतिशत भाना गया है। सर्वोत्तम क्षमता प्रतिमानकों के अनुसार भूमि स्लॉटों पर आधारित है न कि यातायात संभावना पर। इसलिए, 1.65 मिलियन टीईयू रूप में पहुंची क्षमता औचित्यपूर्ण भाना जा सकता है।
(IV).	महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 के अनुसार पट्टा किरायों को बराबर किया जाए।	विस्तृत जवाब शुष्क पत्तन भूमि के लिए भूमि पट्टा प्रभारों के निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव में टीएमपी द्वारा जारी किए गए पृथक पत्र में दिया गया है।
(V).	सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क आंकड़ों की स्थिति में, प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने की वजह से, सीएचपीटी अपने संशोधित प्रस्ताव पर आगे बढ़े।	चूंकि 30 नवम्बर 2012 को हुई रायुक्त सुनवाई के बाद कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है, इसलिए टीएमपी से अनुरोध है कि सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2012 द्वारा प्रस्तुत किए गए चेन्नई पत्तन के संशोधित प्रस्ताव पर विचार करे।

6. सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 जनवरी 2013 द्वारा बताया है कि 14.96 एकड़ भूमि संबंधित/अनुषंगी सुविधाओं के सृजन के लिए बीओटी परिचालक हेतु बैकअप क्षेत्र है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये बोरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—

- (i). यह प्रस्ताव श्रीपेरम्बदूर के निकट मापेडू में पीपीपी मोड के तहत विकसित किए जाने वाले शुष्क पत्तन तथा मर्टीजोडल लॉजिस्टिक्स हब पर कटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) का प्रस्ताव (तत्कालीन) पोत परिवहन, सङ्कर परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007—विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा जारी किए गए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों पर आधारित बताया गया है।

सीएचपीटी को पहले ही यह स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी 2008 की पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, शुष्क पत्तन पर कटेनरों के प्रहस्तन के लिए अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल प्रस्तावित परियोजा पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान सीएचपीटी में कटेनरों के विहिनत प्रहस्तन के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।

- (ii). सीएचपीटी ने अक्टूबर 2012 में अपना प्रस्ताव दर्शिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2012 द्वारा अपने प्रस्ताव को संशोधित किया है। सीएचपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 26 नवम्बर 2012 में किया गया संशोधन कटेनर यार्ड के कुल क्षेत्र में खाली कटेनर प्रहस्तन के लिए विहिनत 5 एकड़ क्षेत्र को लेखा में लेते हुए प्रस्तावित सुविधा की क्षमता में वृद्धि की गई है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान सीएचपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ सीएचपीटी का दिनांक 26 नवम्बर 2012 का संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(iii). जैसाकि इस नोट की वस्तुस्थिति के बारे में पहले बताया गया है, शुक्र पत्तन में चलाए जाने के लिए परिकल्पित प्रमुख गतिविधियां, आयात चक्र के मामले में ब्रेक बल्क रूप में कार्गो की प्राप्ति, भंडारण, कंटेनरों में भराई तथा सील लगाना, सील का सत्यापन, यार्ड में कंटेनरों का भंडारण और लदाई पत्तन की ओर कंटेनरों के परिवहन की सुविधा प्रदान करना। आयात चक्र में प्रस्तावित गतिविधियां आयात पत्तन टर्मिनल से आयात कंटेनरों की प्राप्ति, कंटेनर यार्ड में भंडारण, कंटेनर खाली करना, सीमाशुल्क जांच की सुविधा देना, खाली किए गए कार्गो का भंडारण तथा आयातकों को उसकी आपूर्ति बताए गए हैं। इस प्रकार, घाटसाइड में कंटेनरों के प्रहस्तन के सिवाय, ऊपर यथा सूचीबद्ध सभी अन्य गतिविधियां कंटेनर टर्मिनल में चलाई गई कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों के समान हैं। इस स्थिति के मददेनजर, सीएचपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का चुनिंदा अनुसरण करता रहा है अर्थात् यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए निर्धारित कार्यपद्धति और प्रस्तावित सुविधा पर अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए परिचालन लागत से संबंधित कुछ प्रतिमानक।

(iv). शुक्र पत्तन की सर्वोत्तम क्षमता:  
फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3 के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट तथा यार्ड क्षमताओं का कमतर है। तथापि, चूंकि संदर्भित मामले में कोई घाट/बर्थ नहीं है, इसलिए सिर्फ सर्वोत्तम यार्ड क्षमता शुक्र पत्तन की सर्वोत्तम क्षमता होगी। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). भूमि स्लॉट्स:

- (i). सीएचपीटी द्वारा स्टेट इंडस्ट्रीज प्रोनोशन कारपोरेशन ऑफ तमिलनाडु (सिपकोट) से 99 वर्ष के पट्टा आधार पर अभिग्रहीत श्रीपेरम्पट्टूर में 121.74 एकड़ के कुल क्षेत्र में से, 106.78 एकड़ भूमि क्षेत्र शुक्र पत्तन के विकास के लिए अभियानित किया गया है। 14.96 एकड़ भूमि का शेष क्षेत्र सीएचपीटी द्वारा शुक्र पत्तन के बीओटी परिचालक को लोजिस्टिक हब विकसित करने तथा संबंधित/अनुषंगी सुविधाओं के सृजन के लिए अपफ्रंट प्रीमियम हेतु आवंटित किए जाने का प्रस्ताव है।
- (ii). 14.96 एकड़ का भूमि का टुकड़ा, हालांकि बीओटी परिचालक के निपटान पर होगा कि वह लोजिस्टिक प्रयोजनों के लिए आयातकों तथा निर्यातकों के लिए सुविधाओं के विकास के लिए तीसरे पक्षों को किराये पर दे, शुक्र पत्तन प्रहस्तन का पार्ट एंड पासल नहीं होगा। इसके अलावा, सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि बीओटी परिचालक को अपने यहां केवल लोजिस्टिक गतिविधियां ही चलाने की अनुमति नहीं होगी और कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन, भंडारण तथा विविध गतिविधियां चलाने की अनुमति नहीं होगी जिसके लिए सीएचपीटी ने उक्त भूमि के टुकड़े में अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। सीएचपीटी बीओटी परिचालक के साथ किए जाने वाले रियायात करार में इस संबंध में उपबंध शामिल करने के लिए भी सहमत था। इस स्थिति के मददेनजर और चूंकि यह भूमि का टुकड़ा शुक्र पत्तन के दायरे में नहीं आता है, इसलिए सीएचपीटी ने उक्त भूमि के टुकड़े को क्षमता गणना से अलग रखा है। तदनुसार, और पत्तन द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर, 14.96 एकड़ का यह क्षेत्र प्रस्ताव में हमारे द्वारा सुविचारित नहीं किया गया है।
- (iii). शुक्र पत्तन के लिए अभियानित 106.78 एकड़ भूमि के शेष क्षेत्र में से, पत्तन ने भांडागार, प्रशासन भवन, संबंधित भवन, सड़कों, पार्किंग, ग्रीन बैल्ट आदि के लिए 36.61 एकड़ भूमि की पहचान की है, और 70.17 एकड़ भूमि कंटेनर भंडारण के लिए। इस प्रकार, कंटेनरों के भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्र प्रस्तावित शुक्र पत्तन सुविधा के लिए अभियानित कुल क्षेत्र का लगभग 66 प्रतिशत है।

(ख). भूमि स्लॉटों की गणना के प्रयोजन के लिए, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया था जो कंटेनर द्वारा अभिग्रहीत क्षेत्र और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की आवाजाही के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र, कंटेनरों के बीच अन्तर आदि के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्लेषण पर आधारित था। सीएचपीटी में मेगा कंटेनर टर्मिनल और हाल ही में निपटाए गए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के मामले में भी अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में इसी स्थिति पर विचार किया गया है। सीएचपीटी ने 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉटों पर भी विचार किया है। कुल भूमि स्लॉट 10109 निर्धारित किए गए हैं।

(ग). औसत स्टेक ऊंचाई:  
अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई विनिर्दिष्ट करते हैं। सीएचपीटी ने भी 2.5 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। चूंकि सीएचपीटी में मेगा कंटेनर टर्मिनल की यार्ड क्षमता निर्धारित करने के समय 3 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया गया है, इसलिए सीएचपीटी से अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित सुविधा के लिए भी 3 की स्टेक ऊंचाई पर विचार करें। इस संबंध में, पत्तन ने उद्धरित किया है कि मेगा टर्मिनल के मामले में 3 की स्टेक ऊंचाई प्राप्त करना सामान्य है क्योंकि कंटेनर यार्ड में कंटेनर स्टेकिंग कंटेनरों को जलयान पर भरने या जलयान से कंटेनरों को प्राप्त करने के लिए है। यह दिखाई देता है कि चूंकि जलयान पर कंटेनरों को भरने या जलयान से कंटेनरों को प्राप्त करने की गतिविधि प्रस्तावित

शुष्क पत्तन सुविधा में शामिल नहीं हैं, यह संभव नहीं होगा कि शुष्क पत्तन में 3 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया जाए। इसके अलावा, सीएचपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि सीएफएस में औसतन 2.5 की स्टेक ऊंचाई यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए प्रतिशानक रूप में ली गई है। शुष्क पत्तन पर चलाए जाने वाले परिवालनों पर विचार करते हुए, सीएचपीटी द्वारा 2.5 की स्टेक ऊंचाई पर विश्वास किया गया है।

(घ). **औसत विराम समय:**  
आयात तथा निर्यात कंटेनरों के 50:50 के अनुपात के आधार पर, अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्यात कंटेनर के लिए 4 दिन और आयात कंटेनर के लिए 2 दिन के आधार पर 3 दिनों का औसत विराम समय विनिर्दिष्ट करते हैं। सीएचपीटी ने 55:45 के आयात/निर्यात अनुपात पर विचार किया है जो लगभग 3 दिनों के औसत विराम समय का परिणाम भी है। उल्लेखनीय है कि आयात तथा निर्यात कंटेनरों का अनुपात पत्तन में कंटेनर आवागमन के पूर्व रुझान के विश्लेषण और निर्यातकों तथा शिपिंग एजेंसियों के साथ चर्चा पर आधारित बताया गया है।

(ङ). **अपक्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र पर आधारित यार्ड क्षमता और सीएचपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटर 1655673 टीईयू परिणामित होता है। यह शुष्क पत्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता रूप में सुविचारित किया गया है।**

(v). **पूंजी लागत:**  
प्रस्तावित सुविधा के विकास के लिए कुल पूंजी लागत पत्तन द्वारा ₹0 282.66 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें से ₹0 135.66 करोड़ सिविल कार्यों के लिए, ₹0 104.90 करोड़ उपस्कर के लिए, ₹0 18.04 करोड़ आईटी के लिए तथा ₹0 24.06 करोड़ अन्य परिसंपत्तियों के लिए अनुमानित किया गया है, जैसा नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). **सिविल लागतें:**  
अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं। इस संबंध में, सीएचपीटी ने ₹0 135.66 करोड़ की प्रस्तावित सुविधा से संबंधित सिविल लागतों का अनुमान लगाया है। यह अनुमानित लागत लेवलिंग, कनसोलिडेशन, विकास, अंदरूनी सड़कों, लैंडस्केपिंग, भवनों के निर्माण, सुविधाओं, आरक्षितों, एस्टीपी, फेसिंग दीवार, हाई मस्ट टावरों, अंदरूनी रेलवे, सड़ों को भोड़ने तथा चौड़ा करने, अध्ययन, जाच, पर्यावरणीय उपायों आदि से संबंधित है। सीएचपीटी ने आकस्मिकताओं संबंधी अनुमानों में भी प्रावधान किया है। सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि सिविल कार्यों के अनुमानन के लिए इसके द्वारा अंगीकृत दरें सीपीडब्ल्यूडी, तमिलनाडु सरकार की वर्ष 2012-13 के लिए लागू दरों की अनुसूची पर आधारित हैं। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित सिविल कार्यों की लागत पर विश्वास किया गया है।

(ख). **उपस्कर लागत:**

- (i). सीएचपीटी ने प्रस्तावित सुविधा पर उपस्कर जैसे रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें, स्प्रेडर, 3 टन तथा 15 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक, 3 टन इलैक्ट्रोनिक फोर्कलिफ्ट ट्रक, खाली कंटेनर हैंडलर, 10-15 टन मोबाइल क्रेन, 12 टन ट्रक, 60 टन ट्रेलर, एअर कम्प्रेसर, कार वाशिंग मशीन, 80 टन इलैक्ट्रोनिक धर्म कांटा, 1 टन इलैक्ट्रोनिक भारतोलक, प्रशीतन बिजली प्लग, बैटरी से चलने वाला खुले प्रकार का वाहन आदि की परिकल्पना की है।
- (ii). सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रेत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या नीचे सूचीबद्ध की गई है:-

रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें	3 सं.
स्प्रेडर	7 सं.
3 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक	30 सं.
15 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक	11 सं.
3 टन इलैक्ट्रोनिक फोर्कलिफ्ट ट्रक	11 सं.
खाली कंटेनर हैंडलर	8 सं.
10-15 टन मोबाइल क्रेन	8 सं.
12 टन ट्रक	13 सं.
60 टन ट्रेलर्स	50 सं.
एअर कम्प्रेसर	3 सं.
कार वाशिंग मशीन	3 सं.
80 टन इलैक्ट्रोनिक धर्म कांटा	4 सं.
1 टन इलैक्ट्रोनिक धर्म कांटा	10 सं.
प्रशीतन बिजली प्लग	170 सं.
बैटरी से चलने वाला खुले प्रकार का वाहन	7 सं.

सुविधा में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित हर प्रकार के उपस्कर की संख्या के औचित्य के लिए विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, इसने सिर्फ इतना ही बताया है कि व्योरे अद्यतन की गई अनुपूरक रिपोर्ट में उपलब्ध हैं। अद्यतन की गई अनुपूरक रिपोर्ट सिर्फ ऊपर दी गई स्थिति ही दर्शाती है। यह प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या का औचित्य नहीं देती है।

- (iii). सिम्पलेक्स प्रोजेक्ट्स लिमिटेड (एसपीएल) ने बताया है कि उपस्कर का पृथक सैट सड़क के दोनों ओर अपेक्षित होगा और परिचालनों में मुख्य लागत विवीका होंगे। अतः, एसपीएल ने शुष्क पत्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के समय इस पहलू में कार्य करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, सीएचपीटी ने कहा है कि परिचालक को सुसज्जित तथा परिसर में परिचालन करना होगा। तथापि, परियोजना रिपोर्ट से यह देखा गया है कि 72.6 एकड़ तथा 34 एकड़ भूमि के लिए उपस्कर की अपेक्षा सीएचपीटी द्वारा तत्संबंधी अलग-अलग क्षेत्रों के लिए विहिनत की गई है।
- (iv). कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, सुविधा पर आरटीजी तथा ट्रेलरों की संख्या तैनात करने के लिए आधार घाटसाइड पर तैनात की गई घाट क्रेनों की संख्या से आता है। चूंकि कोई घाटसाइड परिचालन नहीं है, और इसलिए कोई घाट क्रेनें नहीं है, हम इस स्थिति में नहीं हैं कि कंटेनर टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के संदर्भ में सुविधा पर तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित आरटीजी तथा ट्रेलरों की संख्या की उपयुक्तता को सत्यापित किया जा सके।
- (v). अन्य उपस्कर के संदर्भ में, घाटसाइड प्रहस्तन के स्वतंत्र सुविधा के लिए प्रतिमानकों के अभाव में, प्रस्ताव में सुविचारित अन्य उपस्कर की संख्या के लिए उपयुक्तता को सत्यापित नहीं किया जा सका था।
- (vi). किन्तु, यह अनुमान लगाते हुए कि पत्तन सुविधा पर हर एक उपस्कर की अपेक्षा का औचित्य बताने के लिए जरूरी विश्लेषण करेगा और चूंकि पत्तन द्वारा सुविचारित उपस्कर की संख्या परियोजना रिपोर्ट के अनुसार है तथा चूंकि किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने हर एक उपस्कर की संख्या के संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रत्येक उपस्कर की संख्या पर विश्वास किया गया है। तथापि, सावधानी के उपाय के रूप में, यह बताया गया है कि ऊपर दिए गए प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या पर विचार, समान सुविधा के लिए प्रतिमानक के रूप में नहीं होना चाहिए।
- (vii). दोबारा, इसके द्वारा पूँजी लागत की गणना में सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की आधार दर का समर्थन करने के लिए बजटीय कोटेशन भेजने के विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, सीएचपीटी ने कुल कुछ उपरकर के समर्थन में ही दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। अधिकांश उपरकर की लागत के समर्थन में ही दस्तावेजी साक्ष्य भेजे गए हैं। अधिकांश उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य पत्तन द्वारा नहीं भेजे गए हैं। चूंकि पत्तन द्वारा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत के संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित प्रत्येक उपस्कर की लागत पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। उपर्युक्त उपस्कर की लागत ₹ 88.37 करोड़ अनुमानित की गई है।
- (viii). औजारों, लिफिटंग गियरों, अग्निशमन उपकरणों, बिजली सब-स्टेशन संबंधी लागत एकमुश्त सुविचारित की गई है, जैसा पत्तन द्वारा प्रेषित किया गया है और परियोजना रिपोर्ट में जैसा दर्शाया गया है को लेखा में लिया गया है।
- (v). आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान को लेखा में लेते हुए, कुल उपस्कर लागत ₹ 104.90 करोड़ अनुमानित की गई है।
- (ग). आईटी प्रणाली लागत:

आईटी प्रणालियों संबंधी पूँजी लागत पत्तन द्वारा सिविल लागत (सीएचपीटी द्वारा भूमि के अधिग्रहण की लागत और पत्तन द्वारा प्रोद्भूत किए जाने के लिए प्रस्तावित रेलवे लाइन सहित) और उपस्कर लागत के जोड़ पर 2 प्रतिशत है। चूंकि भूमि की लागत और रेलवे लाइन उपलब्ध करवाने की अनुमानित लागत पत्तन द्वारा वहन करने का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए लागत की इन भद्रों को आईटी प्रणाली लागत के अनुमानन के लिए अलग रखा गया है और आईटी प्रणालियों संबंधी पूँजी लागत सिविल लागत तथा दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार परिचालक द्वारा प्रोद्भूत किए जाने के लिए अनुमानित उपरकर लागत के जोड़ पर 2 प्रतिशत परिकलित किया गया है।

- (घ). अन्य लागत:

अन्य लागतों संबंधी पूँजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सिविल लागत तथा उपस्कर लागत के जोड़ पर 10 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

(ङ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, शुष्क पत्तन सुविधा के लिए कुल पूंजी लागत पत्तन द्वारा अनुमानित ₹0 282.66 करोड़ के स्थान पर ₹0 276.66 करोड़ परिणामित होता है।

(vi). सीएचपीटी ने दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम की गणना की है।

(vii). परिचालन लागतेः

(क). बिजली लागत ₹0 8 प्रति इकाई की दर पर 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित 106.77 एकड़ भूमि के रोशनीकरण के संबंध में पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत 2.4 लाख इकाई प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर का बिजली उपभोग यार्ड के रोशनीकरण पर व्यय के परिमाण के लिए लिकिंड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक है।

कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश यार्ड में रोशनीकरण के लिए बिजली के उपभोग संबंधी प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। किन्तु यार्ड का रोशनीकरण आवश्यक है। अतः सीएचपीटी द्वारा यथा सुविचारित 240000 इकाई प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का बिजली उपभोग इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

**सीएचपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत ₹0 8 प्रति इकाई गणनों के साथ समर्थित की गई है।**

एक हैक्टेयर – 2.47105 एकड़ का बास्तविक परिवर्तन कारक पत्तन द्वारा अपनी गणनों में सुविचारित 1 हैक्टेयर – 2.5 एकड़ के पूर्णांकित परिवर्तन कारक की बजाय सुविचारित किया गया है।

(थ). ईंधन का उपभोग दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू सुविचारित किया गया है।

अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित 4 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग का प्रतिमानक घाट में परिचालन और यार्ड में प्रहस्तन की आवश्यकता के लिए है। हालांकि सीएचपीटी के प्रस्ताव में घाट साइड प्रहस्तन शामिल नहीं किया गया है, परन्तु पत्तन ने बताया है कि कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित 4 लिटर प्रति टीईयू का ईंधन उपभोग प्रतिमानक कंटेनर यार्ड में तैनात किए गए उपस्कर से ही संबंधित है क्योंकि घाट साइड में तैनात किया गया उपस्कर बिजली प्रयोग करेगा और इसलिए कोई ईंधन उपभोग नहीं होगा। अतः सीएचपीटी का मत है कि दिशानिर्देशों में 4 लिटर प्रति टीईयू का प्रतिमानक केवल कंटेनर यार्ड में तैनात किए गए उपस्कर के लिए ईंधन उपभोग से संबंधित है। पत्तन द्वारा प्रेषित विश्लेषण तथा औचित्य के आधार पर, इस विश्लेषण में 4 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

**सीएचपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत ₹0 50 प्रति लिटर को प्रचलित बाजार दर दर्शाने के लिए ₹0 50.68 प्रति लिटर में संशोधित किया गया है।**

(ग). प्रतिमानकों के अनुसार, सीएचपीटी ने मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की है। तथापि, उपस्कर पर अनुमानित मरम्मत उपस्कर की पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत, बजाय 2 प्रतिशत के प्रतिमानक। सीएचपीटी ने यह औचित्य देने की मांग की है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित 2 प्रतिशत का प्रतिमानक घाट क्रेनों सहित सभी उपस्करों के लिए है। चूंकि सीएचपीटी ने और अधिक मोबाइल उपस्कर अर्थात् फोर्क लिफ्ट ट्रकों, टॉप लोडरों आदि की तैनाती परिकल्पित की है, इसलिए पत्तन का मत है कि मरम्मत तथा अनुरक्षण की लागत गैन्ट्री क्रेनों की तुलना में अधिक होगी। इसलिए, सीएचपीटी ने बहुउद्देशीय टर्मिनलों के मामले में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार पूंजी उपस्कर के 5 प्रतिशत पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है जो समान प्रकार के उपस्कर तैनात करता है। सीएचपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और बहुउद्देशीय वर्थ के लिए इस संबंध में निर्धारित प्रतिमानक के मद्देनजर, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का उपस्कर के 5 प्रतिशत पर अनुमानन इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(घ). बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के कुल जोड़ के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जैसाकि दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है। एसजे के इंडस्ट्रीज प्राइवेट लिमिटेड (एसजे के आईपीएल) ने विभिन्न नीतियों जैसे मरीन ब्रेकडाउन नीति, बीमा लागत की गणना में अन्य पक्ष देखता नीति पर विचार करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट दिशानिर्देश बीमा के लिए सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। सीएचपीटी का प्रस्ताव

अपफ्रंट दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है। वास्तव में, सीएचपीटी ने मत व्यक्त किया है कि एसजे को आईपीएल द्वारा उल्लिखित सभी नीतियों के लिए 1 प्रतिशत होना चाहिए।

(ङ). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन मैथड (एसएलएम) के अनुसार मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। सीएचपीटी ने परिसंपत्तियों के प्रासांगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और आईटी लागत पर 16.21 प्रतिशत की दर से मूल्यहास परिकलित किया है जो दिशानिर्देशों के अनुसार पाया गया है।

सीएचपीटी ने अन्य परिसंपत्तियों पर मूल्यहास की गणना नहीं की है। इसलिए, मूल्यहास सिविल तथा उपस्कर लागत के घटक के अनुपात में दर पर विधिवत् विचार करते हुए अन्य परिसंपत्तियों पर परिकलित किया गया है, जैसा एनएमपीटी, सीएचपीटी, जेएनपीटी तथा हाल ही में वीपीटी के मामले में कंटेनर टर्मिनलों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में किया गया है।

(च). अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देशों में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किए गए हैं। पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क 106.78 एकड़ भूमि के लिए ₹0 4186/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह की दर से अनुमानित किया गया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासांगिक होगा कि सीएचपीटी द्वारा सुविचारित लाइसेंस शुल्क श्रीपेरम्बदूर में पत्तन द्वारा अभिग्रहीत भूखंडों के लिए पत्तन द्वारा एक पृथक प्रस्ताव में प्रस्तावित दर है।

श्रीपेरम्बदूर में भूमि के लिए पट्टा किराये के निर्धारण के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव ₹0 1078 प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह की दर अनुमोदित करते हुए इस संदर्भीन प्रस्ताव के साथ समानान्तरतः निपटान किया गया है। ₹0 1078/- प्रति 100 वर्ग मी. प्रति माह की अनुमोदित दर 106.78 एकड़ की शुष्क पत्तन सुविधा के लिए लाइसेंस शुल्क की गणना के लिए सुविचारित किया गया है। तदनुसार, लाइसेंस शुल्क पत्तन द्वारा अनुमानित ₹0 21.70 करोड़ के विपरीत ₹0 5.59 करोड़ पर 106.78 एकड़ भूमि के लिए निर्धारित किया गया है।

(छ). जैसाकि दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है, अन्य व्यय सकल अचल परिसंपत्तियों के 10 प्रतिशत पर निर्धारित किए गए हैं।

(ज). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर कुल परिचालन लागत सीएचपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 119.01 करोड़ के विपरीत ₹0 103.35 करोड़ परिगणित किया गया है।

(viii). सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की एक प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।

(ix). (क). कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹0 147.62 करोड़ परिगणित होती है जो पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ (₹0 44.27 करोड़) और परिचालन लागत (₹0 103.35 करोड़) का जोड़ है।

(ख). दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभारों और 3 प्रतिशत विविध प्रभारों में प्रभाजित किया जाए। तथापि, सीएचपीटी ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा को प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में क्रमशः 85 प्रतिशत, 12 प्रतिशत और 3 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है। सीएचपीटी ने यह कहते हुए प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन में भंडारण तथा तदनुरूपी समायोजन संबंधी राजस्व अपेक्षा के अधिक प्रभाजन का औचित्य देने की मांग की है कि जैसा कंटेनर टर्मिनलों के मामले में ऐसा नहीं किया गया है, शुष्क पत्तन पर कंटेनर भरण के बाद भंडारित किए जाएंगे और खाली किए जाने से पहले यार्ड में भंडारित किए जाएंगे। इसलिए, कंटेनरों की मात्रा जो भंडारण के लिए यार्ड में आएंगे और विराम के दिनों की संख्या सामान्य कंटेनर टर्मिनल की तुलना में अधिक होगी। पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और प्रहस्तन प्रभारों के बीच राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन के पूर्व भिन्न अनुपात में उस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार संबद्ध पत्तन न्यासों द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर सुविचारित किया गया है, सीएचपीटी द्वारा अब प्रस्तावित प्रभाजन का भिन्न अनुपात इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

तदनुसार, ₹0 147.62 करोड़ की कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों से क्रमशः ₹0 125.47 करोड़, ₹0 17.71 करोड़ और ₹0 4.43 करोड़ वसूल किया जाना परिकल्पित किया गया है।

(x). (क). दिशानिर्देश दरमान निर्धारित करने के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मद्देश शामिल हैं। इसके अलावा, दरें कंटेनरों के प्रकार तथा आकार के आधार पर भिन्न हैं।

(ख). अतः अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान प्रशुल्क ढांचे तथा अन्य समान कार्य करने वाले टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं का पैटर्न आधार रूप में लिया जाना है ताकि मानक वार्षिक राजस्व अपेक्षा को

अर्जित किया जा सके। यही दृष्टिकोण अन्य महापत्तनों में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अंगीकृत किया गया था।

(ग). सीएफएस, निर्यातकों और शिपिंग एजेंसी के साथ चर्चा के बाद और घेन्हाई पत्तन में कंटेनर आवागमन के पिछले रुझान के विश्लेषण के आधार पर कंटेनर मिश्रण पर विचार करते हुए, सीएचपीटी भंडारण तथा प्रदान की जाने वाली विविध सेवाओं सहित शुष्क पत्तन पर विभिन्न सेवाएं प्रदान के लिए के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचा है, ताकि पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ₹ 0 164.24 करोड़ की अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा को पूरा किया जा सके। इस संबंध में विस्तृत गणना पत्तन द्वारा भेजी गई है।

पिछले अनुच्छेदों में रिकार्ड किए गए कारणों से, शुष्क पत्तन से वसूल किए जाने के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹ 164.24 करोड़ को कम कर ₹ 0 147.62 करोड़ अर्थात् 10.12 प्रतिशत तक कम किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, शुष्क पत्तन में भंडारण और प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित विविध सेवाओं सहित सभी सेवाओं के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क ₹ 10.12 प्रतिशत तक कम किया गया है।

(xi). यह उल्लेखनीय है कि कुछ प्रशुल्क मर्दे कुछ मौजूदा कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित किए गए हैं। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में पहले ही यह निर्णय लिया गया है कि डॉलर मूल्यवर्गित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना उपयुक्त नहीं होगा जिसकी वैधता 30 वर्षों तक है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनिमय की भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्तु असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं या परिचालक दोनों में से किसी एक को स्थिति का सामना किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं या परिचालक दोनों में से किसी एक को स्थिति का सामना करना होगा जिसके आधार पर प्रोत्साहन होगा। अतः इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट प्रशुल्क रूपया मूल्यवर्ग में निर्धारित करने का निर्णय लिया है। इस निर्णय से लेते हुए, शुष्क पत्तन पर वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित संपूर्ण अपफ्रंट प्रशुल्क भी रूपया रूप में निर्धारित किया गया है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

(xii). प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में, सीएचपीटी ने सामान्य शब्दावली जैसे शुष्क पत्तन, शुष्क पत्तन परिचालक, निःशुल्क अवधि तथा प्रतिदिन की परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। परिभाषाएं अन्य मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों या अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में तत्संबंधी शब्दावली के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाई गई हैं।

(xiii). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें जैसे विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, परित्यक्त कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों की वसूली को शासित करने वाली शर्तें, उपयुक्त स्तर के बाद विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने की आवश्यकता नहीं होगी, अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने के लिए टर्मिनल को प्रभार अदा नहीं करने की आवश्यकता नहीं होगी, अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने के लिए कार्गो के सकल भार का परिचालक को दिए गए अधिकार को शासित करने वाली शर्तें, लेवी के प्रयोजन के लिए कार्गो के सकल भार का विचार, प्रभारों को प्रत्येक विल के जोड़ में पूर्णांकित करना, शुष्क पत्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए गए हैं, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

(xiv). भंडारण प्रभारों की अनुसूची के अधीन, सीएचपीटी ने शर्तों जैसे शुष्क पत्तन में आयात कंटेनरों की प्राप्ति के दिन के अगले दिन से गिनती करने के लिए आयात कंटेनरों हेतु निर्धारित तीन दिन और निर्यात कंटेनरों के भरण के पूरा होने के दिन के अगले दिन से निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों की गणना की जाएगी, निःशुल्क दिवसों की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवधि लागू नहीं होगी, भूमि किराया उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब शुष्क पत्तन अपने ऊपर आरोप्य कारणों से आयात/निर्यात कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो, जोखिमपूर्ण तथा अधिक बड़े आकार के कंटेनरों के भंडारण के लिए 25 प्रतिशत प्रीमियम, 30 दिनों के बाद अनिकासित रह गए कंटेनरों का आयातक/सीएचए/शिपिंग लाइनों, के जोखिम तथा लागत पर निष्ठान, शुष्क पत्तन में भंडारण के दौरान जोखिमों का आयातक/सीएचए/शिपिंग लाइनों, के जोखिम तथा लागत पर निष्ठान, शुष्क पत्तन के भांडागार या खुले यार्ड में निर्यात कार्गो की प्राप्ति के दिन से गिनती किए जाएंगे। उक्त शर्त उपयुक्त प्रतीत होती है और इसलिए अनुमोदित किया गया है।

(xv). सीएचपीटी ने कंटेनर से कार्गो को खाली करने का काम पूरा होने के दिन से आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवसों की गणना करने का प्रस्ताव किया है और निर्यात कार्गो के मामले में निःशुल्क दिवस शुष्क पत्तन के भांडागार या खुले यार्ड में निर्यात कार्गो की प्राप्ति के दिन से गिनती किए जाएंगे। उक्त शर्त उपयुक्त प्रतीत होती है और इसलिए अनुमोदित किया गया है।

(xvi). एसपीएल द्वारा उठाए गए प्रश्नों के संदर्भ में क्या यह प्राधिकरण बीओटी परिचालक को यातायात में कटौती होने की स्थिति में प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति देगा, यहां पर यह उल्लेख करना ग्रासगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया गया गया है और यातायात अनुमानों के संदर्भ में नहीं। एसपीएल द्वारा वसूल किए गए प्रशुल्क के संशोधन में बांडागारता के संदर्भ में, यह बताया गया है कि अपफ्रंट दिशानिर्देशों के खंड 2.8 वसूल किए गए प्रशुल्क सीमा डब्ल्यूपीआई से सूचकांकन के संदर्भ में प्रत्येक वर्ष खत: ही बदलाव होता जाएगा परन्तु यहां उल्लिखित शर्त के अधीन।

9.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता की 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा रखतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा। मौजूदा मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूँजी लागत तथा परिचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन वर्ष 2012 के अनुसार हैं, इसलिए यह उपयुक्त पाया गया है और निर्धारित करना प्रासंगिक होगा कि स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी 2012 के अनुसार प्रत्येक वर्ष निर्धारित किया जाए, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

9.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालनों के शुरू होने से पहले, निजी परिचालक, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों वाले दरमान, शर्तों के विवरण की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

9.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निवर्चन की अपेक्षा वाला कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

9.4. परियोजनाओं के लिए कार्यनिष्ठादान प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी परिचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए कार्यनिष्ठादान प्रतिमानकों तक कार्यनिष्ठादान करे।

9.5. निजी परिचालक का वास्तविक कार्यनिष्ठादान इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष सीएचपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि निजी परिचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो सीएचपीटी प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

9.6. टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी परिचालक सीएचपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट पेश करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष तथा वित्तीय कार्यनिष्ठादान शामिल होगा।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीएचपीटी में शुष्क पत्तन के लिए प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जोकि अनुबंध-॥ रूप में संलग्न किया गया है।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन ॥॥/4/असा./143/12]

वैनर्स पत्तन न्यास के शुक्र पत्तन में कट्टनरों के प्रहस्तन के लिए अपक्रांत प्रत्युत्क की गणना

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	सीएसपीटी द्वारा अपने भूल प्रस्ताव दिनांक 12 अक्टूबर 2012 में अनुमान	सीएसपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 26 नवम्बर 2012 में अनुमान	टीएसपीटी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम शमता			
	सर्वोत्तम यार्ड शमता			
	जी - कुल भूमि स्लोट टीईयू में	9389	10109	10109
	एच - औसत स्टेक ऊंचाई	2.5	2.5	2.5
	पी - अवधि या दिनों की संख्या	365	365	365
	एस - सर्ज कारक	1.3	1.3	1.3
	डी - औसत विशेष शमता	3	3	3
	सर्वोत्तम यार्ड शमता = $0.7^* \text{जी}^* \text{एच}^* \text{पी}/\text{एस}^* \text{डी}$ टीईयू में	1537750	1655673	1655673
	टर्मिनल की सर्वोत्तम शमता (टीईयू में)	1537750	1655673	1655673
II	पूँजी लागत			
	कट्टनर प्रहस्तन गतिशीलता			
	(क). सिविल लागत			
	लेवलिंग, कोर्सलिङ्डेशन, विकास, अंदरूनी सड़कें, लैंडस्कोपिंग आदि	4975.03	4975.28	4975.28
	बवानों, सुविधाओं, रिजर्वेशन, एसटीपी, फोसिंग बॉल, हाइ मर्ट टावर आदि का निर्माण	5027.90	5660.92	5660.92
	अंदरूनी रेलवे	200.00	200.00	200.00
	सड़कों को मोड़ना और चौड़ा करना	1346.88	1346.88	1346.88
	अध्ययन, जाय, पर्यावरणीय उपाय	150.00	150.00	150.00
	आक्रमणिकताएँ 10 प्रतिशत की दर से	0.00	1233.31	1233.31
	उपजोड़ (क)	11699.81	13566.39	13566.39
	(ख). कट्टनर प्रहस्तन उपस्कर			
	उपस्कर तथा अभियांत्रिक लागतें	10490.67	-	-
	खड़े टायर वाली गेन्ट्री क्रेन (3 स.)	-	2560.00	2560.00
	स्प्रेडर (7 स.)	-	1665.00	1665.00
	3 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक (30 स.)	-	288.00	288.00
	15 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक (11 स.)	-	472.00	472.00
	3 टन इलेक्ट्रोनिक फोर्कलिफ्ट ट्रक (11 स.)	-	177.00	177.00
	खाली कट्टनर हैंडलर (8 स.)	-	1204.00	1204.00
	10-15 टन मोबाइल क्रेन (8 स.)	-	301.00	301.00
	12 टन ट्रक (13 स.)	-	140.00	140.00
	60 टन ट्रेलर (50 स.)	-	1855.00	1855.00
	एअर कम्प्रेसर (3 स.)	-	2.25	2.25
	कार वासिंग मशीन (3 स.)	-	1.60	1.60
	80 टन इलैक्ट्रोनिक धर्म काटा (4 स.)	-	48.00	48.00
	1 टन इलैक्ट्रोनिक धर्म काटा (10 स.)	-	5.20	5.20
	प्रशीलन पावर प्लग (170 स.)	-	14.32	14.32
	बैटरी से चलने वाले चुले प्रकार का वाहन (7 स.)	-	103.60	103.60
	ओजार, लिफ्टिंग गियर, अग्निशमन उपकरण	-	50.00	50.00
	इलेक्ट्रिक सब-स्टेशन	-	500.00	500.00
	डीजल जैनसेट	-	150.00	150.00

क्र.सं.	विवरण	सीएमपीटी हारा अपने यूल प्रत्याव दिनांक 12 अक्टूबर 2012 में अनुमान	सीएमपीटी हारा अपने संस्थापित प्रत्याव दिनांक 26 नवम्बर 2012 में अनुमान	टेस्टमनी हारा संस्थापित अनुमान
	आकस्मिकताएँ 10 प्रतिशत की दर से			953.70 953.70
	(अ) उपजोड़ (ख) उपजोड़ (क+ख)	10490.67 22190.48	10490.67 24057.06	10490.67 24057.06
	(ग) आईटी प्रणाली लागत (सिविल तथा उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत)	1803.52	1803.50	1202.85
	(घ) अन्य लागत (सिविल तथा उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)	4452.66	2405.71	2405.71
	(इ) कटेनर प्रहस्तन परिचयिति के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख+ग+घ)	28446.66	28266.26	27665.61
III	परिवालन लागत अनुपात			
	(क) विजली लागत	820.05	820.05	829.68
	(सीएमपीटी - 240000 इकाईया * 106.78 एकड़ * ₹ 8 प्रति इकाई / 2.5) (टीएमपी - 240000 इकाईया * 106.78 एकड़ * ₹ 8 प्रति इकाई / 2.47105)			
	(ख) ईम्य - सीएमपीटी - 4 लिटर प्रति टीईयू x 1655673 टीईयू x ₹ 50 प्रति लिटर) - 4 लिटर प्रति टीईयू x 1655673 टीईयू x ₹ 50.68 प्रति लिटर)	(टीएमपी) 3075.50	3311.35	3356.38
	(ग) मरक्क तथा अनुपात - सिविल परिसंपत्तियां (सिविल लागतों पर 1 प्रतिशत) - अभियांत्रिक तथा विजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	135.66 524.53	135.66 524.53	135.66 524.53
	(घ) बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 3.34 प्रतिशत)	284.47	282.66	276.66
	(इ) मूल्यहास - सिविल परिसंपत्तियां (सिविल परिसंपत्तियों पर 3.34 प्रतिशत) - अभियांत्रिक तथा विजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत) - आईटी प्रणाली (प्रणाली लागत का 16.21 प्रतिशत) - अन्य परिसंपत्तियां (सिविल तथा उपस्कर लागत घटक के अनुपातिक दरे)	453.12 1084.73 292.35 0.00	453.12 1084.73 292.35 0.00	453.12 1084.73 194.98 153.79
	(ज) लाइसेंस शुल्क	2170.12	2170.12	559.00
	(झ) अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 10 प्रतिशत)	2844.70	2826.63	2766.56
	कुल परिवालन लागत (क से छ)	11685.23	11901.20	10335.09
IV	सार्वजनिक राजस्व अपेक्षा (एकाडमार)			
I.	कटेनर प्रहस्तन सेवाएँ			
	(क) कुल परिवालन लागत	11685.23	11901.20	10335.09
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम 10 प्रतिशत की दर से	4551.47	4522.60	4426.50
	(ग) कुल राजस्व अपेक्षा	16236.70	16423.80	14761.59
	राजस्व अपेक्षा का प्रमाणन			
	(क) कटेनर प्रहस्तन प्रमार (65 प्रतिशत)	13801.19	13960.23	12547.35
	(ख) मंडारण प्रमार (12 प्रतिशत)	1948.40	1970.86	1771.39
	(ग) विविध प्रमार (3 प्रतिशत)	487.10	492.71	442.85
	(घ) कुल राजस्व अपेक्षा	16236.70	16423.80	14761.59

**चेन्नई पत्तन न्यास**  
**शुष्क पत्तन के लिए अफ्फंट प्रशुल्क अनुसूची**  
आधार्य—।  
परिमाणाएँ और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

### 1.1. परिमाणाएँ – सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिमाणाएँ लागू होंगी:-

- (i). **शुष्क पत्तन** का अर्थ चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा श्रीपेरम्बदूर के निकट मापेटू में भूमि आधारित पत्तन होगा।
- (ii). '**शुष्क पत्तन परिचालक**' का अर्थ वह रियायतप्राप्तकर्ता होगा जिसे शुष्क पत्तन परिचालन करने के लिए रियायत दी गई हो।
- (iii). '**निःशुल्क अवधि**' का अर्थ वह अवधि होगी जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।
- (iv). "**प्रतिदिन**" अर्थात् एक क्लेंडर दिवस अथवा उसका भाग।

### 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (1). (i). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, शुष्क पत्तन परिचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ii). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर शुष्क पत्तन परिचालक और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (iii). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब शुष्क पत्तन परिचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भावपत्तन न्यासों में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान करना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (2). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिकों के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उत्तराई की तारीख से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन वसूल किया जाएगा:
  - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग के लिए पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग का पत्र जारी कर सकता है कि,
    - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगा और या तो इसे वापिस लेगा या इसे डीपी परिसर से हटाएगा; और
    - (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी प्रभार अदा करेगा।
  - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत बहन करेगा। विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उसके नाकाम रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल करना जारी रहेगा जब तक शिपिंग लाइनों द्वारा कार्गो को खाली करने की सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।

(iv). जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर सीज/विनिहित किया जाता है और वह 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार सीमाशुल्क के कार्गो छोड़ने के आदेश की तारीख से लागू होना बन्द हो जाएगा परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज किए गए/विनिहित किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिटी द्वारा डीपी परिसर से सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में रखना होगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने जाने की तारीख से लागू होना बन्द हो जाएगा।

(3). उपयोक्ताओं को डीपी परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।

(4). (i). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल परिचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट दे सकता है।

(ii). टर्मिनल परिचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्त को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

परन्तु टर्मिनल परिचालक को ऐसी कम दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्त के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी कम दरों में कोई अन्य बदलावों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्त के बारे में अधिसूचित करना जारी रखना होगा परन्तु नई दरें अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(5). किसी मात्रा या किसी वैयक्तिक मद की क्षमता द्वारा सकल भार अथवा मापन की गणना करने में, 0.5 तक के दशमलवों को 0.5 इकाई और 0.5 से अधिक के दशमलवों को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय उसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।

(6). सभी परिणित किए गए प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(7). धनवापसी के लिए उन दावों पर विचार नहीं किया जाएगा जब तक कि वापसीयोग्य राशि ₹ 100/- या अधिक न हो। इसी प्रकार, टर्मिनल परिचालक कोई अनुपूरक या कम प्रभार बिल नहीं देगा, यदि टर्मिनल को देय राशि ₹ 100/- या कम हो।

## अध्याय II

### कंटेनर तथा कार्गो प्रहस्तन परिचालन

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹ 0 में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
क.	आयात परिचालन			
1	डीपी में प्राप्त उपयोक्ता वाहन से एलसीएल कंटेनर की उत्तराई, इसकी उत्तराई, सील काटना, खाली करना, पैकिंग खोलना, सीमाशुल्क निरीक्षण, पुनः पैकिंग करना, उपयोक्ता के ट्रक पर कार्गो की लदाई, खाली कंटेनर चढ़ाना।	1402.14	2103.19	2804.26
2	डीपी में प्राप्त उपयोक्ता वाहन से एलसीएल कंटेनर की उत्तराई, इसकी उत्तराई, सील काटना, खाली करना, पैकिंग खोलना, सीमाशुल्क निरीक्षण, पुनः पैकिंग करना, उपयोक्ता के ट्रक पर कार्गो की लदाई, खाली कंटेनर चढ़ाना।	1402.14	2103.19	2804.26
3	लदे हुए कंटेनर की उत्तराई, सीमाशुल्क निरीक्षण सुविधा प्रदान करना, उपयोक्ता के वाहन पर वापस कंटेनर की लदाई।	841.28	1261.92	1682.55
ख.	निर्यात परिचालन			
4	उपयोक्ता के ट्रक से कार्गो की उत्तराई, ढके हुए भांडागार/खुले यार्ड में भंडारण, सीमाशुल्क जांच के बाद कंटेनर पर भरण, कंटेनर की सील लगाना।			
	(क) भरण (मैनुअल साधन)	898.80	1348.20	1797.60
	(ख) भरण (अभियांत्रिक साधनों द्वारा)	1078.56	1617.84	2157.12
	(ग) भरण (बत्क कार्गो तथा भारी कार्गो जैसे ग्रेनाइट, मरीने)	1797.60	2696.40	3595.20
5	ऑन हील जांच	426.93	426.93	426.93

**अध्याय III**  
**कंटेनर तथा कार्गो भंडारण**

**3.1. कंटेनरों के लिए भूमि किराया**

क्र. सं.	सेवा का विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0 में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
क.	लदे हुए कंटेनर (आयात / निर्यात)			
	(i). 0 से 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 4 से 15 दिन	134.82	269.64	404.46
	(iii). 16 से 30 दिन	202.23	404.46	606.69
	(iv). 30 दिनों से अधिक	269.64	539.28	808.92
ख.	खाली कंटेनर	7.19	14.38	21.57

टिप्पणियां:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निर्धारित निःशुल्क दिवस शुष्क पत्तन में आयात कंटेनरों के प्राप्त होने के दिन के अगले दिन से गिनती किया जाएगा। निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कंटेनरों के भरण के पूरा होने के अगले दिन से गिनती किया जाएगा।
- (2). निःशुल्क दिवसों की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा शुष्क पत्तन गैरकार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). खाली कंटेनरों के मामले में, कोई निःशुल्क अवधि निर्धारित नहीं की गई है और इसलिए भूमि किराया शुष्क पत्तन में कंटेनर के प्राप्त होने के दिन से अथवा लदे हुए कंटेनर को खाली करने का कार्य पूरा करने के दिन से और कंटेनर के खाली कंटेनर यार्ड में प्राप्त होने से लागू होगा।
- (4). भूमि किराया उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब शुष्क पत्तन डीपी पर आरोप्य कारणों से आयात/निर्यात कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में न हो।
- (5). जोखिमपूर्ण तथा अधिक बड़े आकार के कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त प्रभारों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (6). प्रशीतन प्लगिंग सुविधा के लिए, रु 269.64 प्रति 20' कंटेनर और रु0 404.46 प्रति 40' कंटेनर तथा रु0 539.28 प्रति 40' से अधिक के कंटेनर का अतिरिक्त प्रभार प्रति चार घंटे अथवा उसका भाग भूमि किराये के अलावा वसूल किया जाएगा।
- (7). 30 दिनों के बाद अनिकासित रहने वाले कंटेनरों का आयातक/सीएचए/शिपिंग लाइनों के जोखिम तथा लागत पर निपटान करने के लिए देनदार होगा।
- (8). सीमाशुल्क के हित सहित शुष्क पत्तन पर भंडारण के दौरान सभी संभव जोखिमों के प्रति शुष्क पत्तन की कोई जिम्मेदारी नहीं होगी। वैसे, शुष्क पत्तन परिणामी नुकसानों सहित किसी बीमा-योग्य दावा या जोखिमों के लिए किसी प्रकार से उत्तरदायी नहीं होगा। यह शर्त आयात और निर्यात दोनों कंटेनरों पर लागू होगी।

**3.2. कार्गो भंडारण प्रभार**

क्र.सं.	सेवाओं का विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु0 में)
क.	आयात कार्गो	
1	भंडारण प्रभार (दोहे हुए डब्ल्यूएच में)	
	(i). प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
	(ii). 4-7 दिन	8.99
	(iii). 7 दिनों के बाद	13.48

2	भंडारण प्रभार (खुले यार्ड में) (i). प्रथम 3 दिन (ii). 4-7 दिन (iii). 7 दिनों के बाद	नि:शुल्क 7.19 10.78
3	भंडारण प्रभार (ढके हुए सीमाशुल्क बंधित डब्ल्यूएच में)	44.94 प्रति घ.मी./दिन
4	भंडारण प्रभार (सीमाशुल्क बंधित खुले यार्ड में)	35.95 प्रति घ.मी./दिन
ख.	निर्यात कार्गो	
5	भंडारण प्रभार (ढके हुए डब्ल्यूएच में) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 15 दिनों के बाद	नि:शुल्क 9.89 14.83
6	भंडारण प्रभार (खुले यार्ड में) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 15 दिनों के बाद	नि:शुल्क 8.09 12.13

टिप्पणियाः

- (1). आयात कार्गो के लिए निर्धारित नि:शुल्क दिवस कंटेनर से कार्गो खाली करने का कार्य पूरा करने के दिन से गिनती किया जाएगा। निर्यात कार्गो के लिए, नि:शुल्क दिवस भांडागार या शुष्क पत्तन के खुले यार्ड में निर्यात कार्गो की प्राप्ति के दिन से गिनती किए जाएंगे।
- (2). नि:शुल्क दिवसों की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और और शुष्क पत्तन कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब शुष्क पत्तन उतारे गए आयात कार्गो की डिलीवरी देने और निर्यात कार्गो को जहाज पर चढ़ाने में डीपी पर आरोप्य कारणों से असमर्थ हो।
- (4). 30 दिनों के बाद अनिकासित रहने वाला कार्गो आयातक/सीएचए/शिपिंग लाइनों के जोखिम तथा लागत पर निपटान के लिए देनदारी होगी।
- (5). जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए उपर्युक्त प्रभारों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- (6). शुष्क पत्तन सीमाशुल्क के हित सहित शुष्क पत्तन में भंडारण के दौरान सभी संभव जोखिमों के लिए जिम्मेदार नहीं होगा। वैसे, शुष्क पत्तन परिणामी नुकसानों सहित किसी बीमा-योग्य दावा या जोखिमों के लिए किसी प्रकार से उत्तरदायी नहीं होगा। यह शर्त आयात और निर्यात दोनों कंटेनरों पर लागू होगी।

#### अध्याय IV

##### 4. विविध प्रभार:

###### क. कार्गो संबंधित प्रभार:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु में)
1	उपयोक्ता के अनुरोध पर किसी प्रयोजन के लिए डीपी के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान तक आयात कार्गो का स्थानांतरण (प्रति टन)	29.21
2	उपयोक्ता के अनुरोध पर किसी प्रयोजन के लिए डीपी के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक निर्यात कार्गो का स्थानांतरण (प्रति टन)	38.20
3	आयातित तथा खाली किए गए कार्गो की लदाई अथवा शट आऊट कार्गो की उपयोक्ता के ट्रक पर लदाई (प्रति टन)	38.20
4	ट्रक से निर्यात कार्गो की उत्तराई (प्रति टन)	38.20

ख. कंटेनर संबंधित प्रभार:

क्र.सं.	सेवा का विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹० में)		
		20 फीट	40 फीट	40 फीट से अधिक
5	लदे हुए कंटेनर का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	256.16	384.24	512.32
6	खाली कंटेनर का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	85.39	128.53	170.77
7	डीपी के भीतर लदे हुए कंटेनर का स्थानांतरण (केवल परिवहन)	179.76	269.64	359.52
8	डीपी के भीतर खाली का स्थानांतरण (केवल परिवहन)	80.89	121.34	161.78
9	प्रशीतन प्लगिंग प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	269.64	404.46	539.28

4. उपर्युक्त अध्याय II से IV के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमा 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता की 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

\*\*\*\*\*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th February, 2013

No. TAMP/67/2012-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai Port Trust for fixation of upfront tariff for the Dry Port and multimodal logistics hub to be developed at Mappédu near Sriperumbudur under PPP mode as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

Case No. TAMP/67/2012-CHPT

Chennai Port Trust

Applicant

.....

QUORUM:

- (i) Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

**ORDER**

(Passed on this 24th day of January, 2013)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of upfront tariff for Rajiv Gandhi Dry Port and multimodal logistics hub to be developed at Mappedu near Sriperumbudur under PPP mode.

**2.1.** The Chennai Port Trust (CHPT) vide its letter dated 12 October 2012 has filed the subject proposal. The main points made by the CHPT in its proposal dated 12 October 2012 are summarized below:

- (i). The CHPT has proposed to develop a Dry Port and Logistics Hub at Mappedu near Sriperumpudur under PPP Mode. Accordingly, the proposal for fixation of Upfront Tariff has been prepared as per the Upfront tariff Guidelines prescribed in 2008.
  
- (ii). The salient features of the project are as follows:
  - (a). The Custom bound area to be licensed to the operator for cargo handling activities, storage, stuffing/ destuffing etc. is 106.78 acres.
  - (b). An area of 14.96 acres will be given to the operator for use of the land for developing logistic hub and an upfront premium decided by the Chennai Port will be paid by the operator.
  - (c). The land proposed to be allotted to the PPP operator is located at Sriperumbudur at a distance of 35 Km from the port.
  - (d). The projected volume of container traffic at CHPT is expected to increase from 18.18 lakh TEUs in 2013-14 to 129.19 lakh TEUs in the year 2043-44. Therefore, the traffic estimated to be handled at the dry port is expected to increase from 5.45 lakh TEUs in 2013-14 to 38.76 lakh TEUs in the year 2043-44.
  - (e). The container mix has been considered based on the analysis of past trend of container movement in Chennai Port and after discussion with the CFS, exporters & shipping agency.
  
- (iii). In the absence of relevant information, the following assumptions have been made for determination of the upfront tariff for the Dry Port (DP):
  - (a). The capacity of the DP will be determined following the TAMP Guidelines for Container terminals.
  - (b). The capacity will be apportioned between the import, export and empty containers that will be handled by the DP and also the percentage between the containers that will be examined without de-stuffing and the containers that will undergo the process of stuffing or de-stuffing.

- (c). The ratio between the import and export will be 55:45.
- (d). The TEU ratio will be 1.3.
- (e). The percentage share of various types of activities that will be carried out at DP is given below:

Sl. No	ACTIVITY	Percentage share
<b>A</b>		
1	<b>IMPORT</b>	
1	The share of LCL in total import volume	5
2	The share of FCL in total import volume	95
3	The share of FCL that will be de-stuffed in total FCL volume	25
4	The share of FCL that will be delivered directly in total FCL volume	75
5	The share of hazardous and OOD containers in total import volume	5
6	The share of de-stuffed cargo that will be stored in covered space in the total volume of de-stuffed volume	90
7	The share of de-stuffed cargo that will be stored in open space in the total volume de-stuffed	8
8	The share of de-stuffed cargo that will be stored in covered bonded ware house in the total volume de-stuffed	1.6
9	The share of de-stuffed cargo that will be stored in open bonded area in the total volume de-stuffed	0.4
<b>EXPORT</b>		
1	The share of cargo that will be stuffed into the export container in total export volume	95
2	The share of cargo that will be stuffed into the export container by manual means in the total export volume stuffed	35
3	The share of cargo that will be stuffed into the export container by mechanical means in total export volume stuffed	60
4	The share of bulk and heavy cargo that will be stuffed into the export container in total export volume stuffed	5
5	The share of export container that will undergo seal checking in total export volume	5
6	The share of cargo that will be stored in covered space in the total volume to be stuffed	90
7	The share of cargo that will be stored in open space in the total volume to be stuffed	10

- (f). The handling charges (Lift on, Lift off) for the empty container will be one third of that for the loaded container and transportation charges (within the DP) will be 40% and this activity will constitute only 1 % of the volume handled at DP.
- (g). The handling charges for one FEU will be 1.5 times that for the TEU.
- (h). The handling rate for hazardous and OOD containers will be 25% extra than that for the normal container.
- (i). The rate for reefer plugging will be ₹300 per TEU for 4 hours of plugging. The DP will have 25 plug points and the utilization is taken as 50%.

- (j). The storage charges for loaded import containers will be free for first 3 days and the slab for charging will be 4-15 days, 16 to 30 days and beyond 30 days.
- (k). The storage charges for the import cargo will be free for the first 3 days and the slab will be 4 to 7 days and beyond 7 days.
- (l). For the export cargo, the charges will be free for first 7 days, and slab will be 8-15 and beyond 15 days.
- (m). As regards container storage, it is assumed that 20% of the total volume handled will stay beyond the free period. In respect cargo, it is 10% that will stay beyond free storage period.
- (n). The empties generated through de-stuffing and the empties received at DP and required to be stored will constitute 15% of the total volume handled by the DP.
- (o). Similar assumptions were made for the miscellaneous/general activities such as shifting of container/cargo, Lift on/Lift Off loading or unloading cargo onto or from the truck etc.
- (iv). The following major activities will be carried out at the DP:
  - (a). Receipt of cargo in break bulk form for export, storage, stuffing in containers and sealing, storage of the containers at the yard and facilitate transportation of containers to the load port.
  - (b). Receipt of the import containers from the import port terminal, storage at the container yard, de-stuffing the container, storage of the de-stuffed cargo and delivering the same to the importers.
  - (c). Receipt of export containers for seal verification.
  - (d). Receipt of import container from the port and storing it at the yard, facilitate the customs inspection and the delivering it to the importer or his agent as container.
  - (e). Miscellaneous activities such as container and cargo shifting, transportation within DP, Lift On/ Lift Off, loading/ unloading of cargo etc.
- (v). The above activities indicate that there are distinctively three major functions as classified below.
  - I. Container and cargo handling activities within the DP in respect of imports.
  - II. Container and Cargo Handling Activities within DP in respect of exports.
  - III. General activities carried out within DP in order to facilitate import/export activities.
- (vi). Considering the activities described above, it is seen that the activities that are expected to be carried out at the DP are similar to the container handling activities performed at container terminals in the ports. Hence, it is proposed to apply the procedure prescribed in the TAMP guidelines for the container terminal for tariff determination. However, unlike in the case of port container terminals, there is no berth and berth related activities. Hence, only those activities that are applicable to the present case will be considered and applied.

(vii). **Optimal Yard Capacity:**

(a). For capacity determination of a container terminal, the TAMP guidelines prescribe that the capacity will be the minimum value of the two capacities viz, the optimal quay capacity and optimal yard capacity. In the present case as there is no berth, the capacity of the DP will be the optimal capacity of the yard. Hence, the capacity is determined using the formula prescribed in the TAMP guideline for the yard. As per the guideline, the yard capacity is calculated using the following formula.

$$\text{Yard capacity} = 0.7 \times G \times H \times P / SXD$$

G - No. of ground slots is assumed at 9389.

H - Average stack height is assumed at 2.5.

P - Period is 365 days

S - Surge factor is considered at 1.3.

D - Average Dwell time is taken at 3 days.

(b). In the case of Mega Container Terminal of Chennai Port and in the case of the tariff determination for PPP container terminal of New Mangalore Port, a value of 360 ground slots per hectare has been adopted. It is proposed to use the same norm in this case for calculation of the number of ground slots. The project report indicates that the container yard will be developed in an area of 50 acres and 15.2 acres of land. Hence, the total number of ground slots that can be formed will be 9389.

(c). An average dwell time of 3 days on the norm of 4 days and 2 days prescribed in the guideline for export and import containers has been taken.

(d). The optimal capacity of the container yard has been worked out at 15,37,750 TEUs.

(viii). **Capital cost:**

Estimation of capital cost has been worked out by following the procedure prescribed in the TAMP guidelines as per the details given below:

		(₹ in lakhs)
(i).	Development of civil infrastructure facilities	11699.81
(ii).	Mechanical and electrical equipment	10490.67
(iii).	Other infrastructure facilities	1866.57
	<b>Sub Total</b>	<b>24057.05</b>
(iv).	IT System cost	1803.52
	<b>Total</b>	<b>25860.57</b>
(v).	Other Cost @ 10%	2586.06
	<b>Total</b>	<b>28446.63</b>
	<b>Rounded off</b>	<b>28447</b>

(ix). **Operating cost:**(a). **Power:**

- The power requirement for the activities at dry port is only for the lighting load as there are no electrically driven equipments. The port has stated to have considered the norm of consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare as indicated in the 2008 guidelines for Liquid Bulk Terminal.

- The total area of the DP is available for port activities is 106.777 acres. Under this area, the container yard, the warehouses, buildings, roads, amenities etc. has to be developed.
- The cost of power is taken as ₹8 per unit which is the rate adopted in the DPR.

(b). **Fuel:**

- All the equipments contemplated to work at the DP are fuel driven and the cost of fuel is calculated using normative values for the fuel consumption.
- The norms prescribed for fuel consumption in the Guideline is 4 liters per TEU handled. The same norm is adopted for the following reasons:
  - (a). All the equipment which are prescribed in the Guideline for deployment in the CY are fuel driven. The equipments used at the quay are power driven. Hence, it is clear that the norm of 4 liters per TEU prescribed is for the equipments deployed at the CY.
  - (b). The type and number prescribed in the guidelines for handling at the CY is to meet the operational requirement of the quay handling and the CY handling. Though there is no quay handling in this present case, there is necessity for movement of the same volume of containers between CY and warehouse. Hence, it can be presumed that the adoption of same norm is justifiable.

(c). **Civil Structure Repair & maintenance**

A norm of 1% for the repair and maintenance of the civil structure is specified in the guideline. The same norm is applied for the civil structures.

(d). **Mechanical and electrical Repair & maintenance:**

- The CHPT has stated that all the equipments are not only fuel driven but also will be on operation during most of the operating time. The norm for maintenance of the equipments prescribed in the guideline is 2% of the value of the capital cost which takes into account the cost of the quay gantry crane. Compared to the equipments such as FLT, Top lift trucks etc. used in the container yard, the quay gantry crane require lesser maintenance cost.
- Further, the capital cost of the quay crane is considerably higher compared to the cost of the mobile equipments. Hence, the norm of 2% of the capital cost for maintenance cannot be applied in this case.
- The CHPT has proposed to apply a norm of 5% of the cost of the equipment as prescribed in the guideline for multipurpose cargo berth which use similar type of equipments as proposed for DP.
- The maintenance cost is worked out on the basis of 5% of the cost of the capital cost of the equipment.

(e). **Insurance**

The guideline prescribes a norm of 1% of the cost of the Gross Fixed Assets as allowable towards insurance. The same norm is adopted for calculation of the cost towards insurance.

(f). **Lease rentals**

A separate proposal has been sent to TAMP for fixation of lease rental for the land at Sriperumbudur. The proposed rate of ₹ 4186/- per 100 sq.m per month has been considered for estimation of lease rentals for the area of 106.777 acres of land, subject to approval of TAMP.

(g). **Depreciation**

The port has calculated the depreciation for the civil, mechanical and electrical assets as per the Companies Act, in accordance with the stipulation in the guidelines.

(h). **Other costs**

As in the 2008 guidelines, the CHPT has proposed to adopt the norm of 10% of the gross fixed asset value prescribed for container terminals having capacity more than 0.5 million TEUs, for determination of 'Other costs'.

(i). A summary of the operating cost estimates furnished by the port are given below:

(₹ is lakhs)

Sl. No.	Description		Amount
1.	Power	$2.4 \times 106.777 \times 8 / 2.5$	820.05
2.	Fuel	$4 \times 50 \times 1537750 / 100000$	3075.50
3.	R & M of civil assets	$0.01 \times (11645.15 + 1921.57)$	135.66
4.	R & M of mech. Assets	$0.05 \times 10490.67$	524.53
5.	Insurance	$0.01 \times 28447$	284.47
6.	Lease rentals	$(106.777 \times 4046 \times 4186 \times 12) / 100 / 100000$	2170.12
7.	Depreciation	$((0.0334 \times 13566.72) + (0.1034 \times 10490.67) + (0.1621 \times 1803.52))$	1830.21
8.	Other expenses	$0.1 \times 28447$	2844.70
9.	Total		11685.24

(x). The annual revenue requirement estimated by the port is given below:

Sl. No.	Activities	(₹ in lakhs)
1	Operating cost	11685.24
2	Return on capital employed (ROCE)	4551.52
3	Total (Revenue Requirement)	16236.76

(The total Annual Revenue Requirement (ARR) is the sum of the total operating cost and the Return on Capital Employed (ROCE) is 16%.)

## (xi). Apportionment of revenue requirement:

Sl. No.	Activities	Percentage share	(₹ in lakhs)
1	Container and cargo handling	85	13801.24
2	Storage	12	1948.41
3	Miscellaneous	3	487.11

(The guidelines for container terminal prescribes that the ARR be apportioned as 90%, 7% & 3% towards the handling, storage and miscellaneous activities respectively.)

- (xii). The charges for various activities under the container and cargo handling activities are calculated to meet the RR.
- (xiii). The storage charges are calculated on the assumption that only 20 % of the total volume of the containers stay beyond the free period of 3 days for import containers and 7 days for the export containers. The storage charges for the cargo are calculated on this basis of 3 days free period for import and 7 days free period for export cargo. The port has assumed that only 10% of the cargo stays beyond the free period. The storage charges are worked out on this assumption and the values are given in the SOR.
- (xiv). The CHPT has proposed the following activities to be covered under the miscellaneous charges.
  - (a). Shifting of import and export cargo within DP
  - (b). Shifting of loaded and empty containers within DP
  - (c). Lift On / Lift Off of loaded and empty containers
  - (d). Loading and unloading of cargo onto/ from the truck

2.2. The upfront tariff proposed by the CHPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

## (i). Container and Cargo Handling Operation:

Sl. No.	Description	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
<b>A. Import operation</b>				
2.1	Unloading LCL container from the user vehicle received at the DP, off loading it, seal cutting, de-stuffing, unpacking, customs inspection, repacking, loading the cargo onto the user's truck, lift on the empty container.	1700	2550	3400
2.2	Unloading FCL container from the user vehicle received at the DP, off loading it, seal cutting, de-stuffing, unpacking, customs inspection, repacking, loading the cargo onto the user's truck, lift on the empty container.	1700	2550	3400

2.3	Unloading the laden container, facilitate the customs inspection, load the container back onto the user's vehicle	1020	1530	2040
<b>B.</b>	<b>Export operation</b>			
2.4	Unloading the cargo from the user's truck, storing in the covered Ware House / open yard, stuffing onto the container after custom inspection, sealing the container			
	(a) Stuffing (by manual means)	1000	1500	2000
	(b) Stuffing (by mechanical means)	1200	1800	2400
	(c) Stuffing (bulk cargo and heavy cargo like granite, machineries)	2000	3000	4000
2.5	On wheel inspection	600	900	1200

## (ii). Container and Cargo Storage:

## (a). Ground Rent for containers:

Sl. No.	Description of service	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
<b>A.</b>	<b>Loaded Containers (Import / Export)</b>			
	(i). 0 to 3 days (ii). 4 to 15 days (iii). 16 to 30 days (iv). Above 30 days	Free 170 255 340	Free 340 510 680	Free 510 765 1020
<b>B.</b>	<b>Empty containers</b>	8	12	24

## (b). Cargo Storage Charges:

Sl. No.	Description of services	Rate per tonne or part thereof per day or part thereof ( in ₹)
<b>A.</b>	<b>Import Cargo</b>	
3.1	Storage charges (in covered WH)	
	(i). First 3 days (ii). 4-7 days (iii). Beyond 7 days	Free 10 15
3.2	Storage charges (in open yard) (i). First 3 days (ii). 4-7 days (iii). Beyond 7 days	Free 7 10.50
3.3	Storage charges (in covered custom bonded WH)	50 per cu. m. / day
3.4	Storage charges (in custom bonded open yard)	40 per cu. m. / day

<b>B. Export Cargo</b>		
3.5	Storage charges (in covered WH) First 7 days 8-15 days Beyond 15 days	Free 10 15
3.6	Storage charges (in open yard) First 7 days 8-15 days Beyond 15 days	Free 8 12

(iii). **Miscellaneous Charges:**(a). **Cargo related charges:**

<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate per tonne or part thereof (in ₹)</b>
4.1	Shifting of import cargo from one place to any other place within DP for any purpose at the request of the user (per ton)	30
4.2	Shifting of export cargo from one place to any other place within DP for any purpose at the request of the user (per ton)	40
4.3	Loading of imported and de-stuffed cargo OR loading of shut out cargo onto the user's truck (per ton)	50
4.4	Unloading of export cargo from the truck (per ton)	40

(b). **Container related charges:**

<b>Sl. No.</b>	<b>Description of service</b>	<b>Rate per container per day or part thereof (in ₹)</b>		
		<b>20 ft.</b>	<b>40 ft.</b>	<b>Above 40 ft.</b>
4.5	Lift On / Lift Off of loaded container	300	450	600
4.6	Lift On / Lift Off of empty container	100	150	200
4.7	Shifting of loaded container within DP (only transportation)	250	375	500
4.8	Shifting of empty within DP (only transportation)	100	150	200

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the CHPT proposal dated 12 October 2012 was forwarded to the users / user organisations and prospective applicants (as per the list provided by the CHPT with the proposal) seeking their comments. The comments received from prospective applicants were forwarded to CHPT as feedback information. The CHPT has responded to the comments of users/ bidders.

4.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 2 November 2012. The CHPT vide its letter dated 26 November 2012 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of CHPT are juxtaposed below:

<b>Sl. No.</b>	<b>Queries raised by us</b>	<b>Response of the CHPT</b>
1.	<b>General:</b>	
(i).	The proposal of the CHPT in reference is to fix upfront tariff cap for a dry port and a	In the case of Container Terminals, it is possible to configure a standard Container Terminal with

	<p>multimodal logistics hub to handle containers/ cargo based on the proposed development of 121.74 acres of land. The CHPT to explain the basis for considering an area of 121.74 acres of land as the configuration for a standard dry port and a multimodal logistics hub at CHPT.</p>	<p>berth length, back-up space and handling equipments, etc. However, in the case of the Dry Port, where the handling is restricted only at the Container Yard it may not be possible to prescribe standard configurations. However, with the availability of the land for the development of the Dry Port, the configuration has been done applying the standards as applicable to the Container Terminal.</p>
(ii).	<p>It may be confirmed whether the basic features and the terms of concessions applicable to the project under reference will be similar to the future similar projects at CHPT, if any.</p>	<p>The terms and conditions will be applicable subject to project specific conditions in the event that the similar project is proposed by Chennai Port Trust within a period of five years.</p>
(iii).	<p>As seen from the proposal of the CHPT, the CHPT has planned to establish the proposed dry port at Sriperumbudur Special Economic Zone (SEZ) area. In this context, the CHPT is required to quantify the annual financial benefits, if any, extended by the SEZ towards capital and/or operating costs to the BOT operator and account for such benefits in the cost estimates.</p>	<p>The area in which the dry Port is proposed by CHPT is not coming under SEZ area and it is only adjacent to the SEZ area. As such, there is no financial benefit towards capital /operating cost as applicable to this project.</p>
2.	<b>Optimal Yard Capacity:-</b>	
(i).	<p>The analysis carried out by CHPT to show that out of the total area of 121.74 acres, only around 53% would be available for handling and storage of containers, leaving around 47% for ancillary facilities to be furnished.</p>	
(ii).	<p>From the traffic projections for the Dry Port as furnished by the CHPT, it is seen that the Dry Port is estimated to be handling container traffic to the tune of 15.98 lakh TEUs from the 14<sup>th</sup> year of the Project period and gradually the traffic increases upto 38.76 lakh TEUs by the end of the 30-year project period in 2043-44. However, the capacity of the proposed facility is estimated at 15.37 lakh TEUs by the CHPT. Considering that there is a huge potential for the traffic to be handled at the Dry Port, the CHPT to consider revising the parameters considered by it in the calculation of the yard capacity so as to minimize the gap between the potential traffic and the yard capacity calculated by CHPT. In this context, it is seen that out of the total land area, the CHPT has earmarked 5 acres of land towards handling empty containers, break bulk etc. When the land has been earmarked for handling empty containers, break bulk, it is not clear why the said area of land should not be considered while calculating the optimum capacity of the proposed facility. The CHPT, therefore, to consider the said</p>	

	area of 5 acres of land also in the yard capacity calculation, so as to improve the yard capacity.	
(iii).	The CHPT has considered an average stack height of 2.5 in the calculation of yard capacity, in line with the norms prescribed in the upfront guidelines in this regard. However, it may be recalled that while determining the yard capacity of the mega container terminal at CHPT, a stack height of 3 has been considered, as proposed then by the CHPT itself. In view of this position, the CHPT to revise the norm of stack height in the workings of the yard capacity.	The stack height of 3 has been considered in the Mega Container Terminal as the container stacking in the container yard is either to feed the containers to the ship or receive the containers from the ship. The load factor of such ships calling at the Mega Container Terminal is in the order of 1500 to 3000 TEUs and considering this factor, it is possible for the operator to achieve a stack height of 3. The Dry Port facility proposed now is not comparable with the type of operation carried out at the Mega Container Terminal. Hence, the stack height of 2.5 as given in the guidelines has been adopted as such.
(iv).	Also, the CHPT to furnish the actual stack height of containers that prevailed at the other two private terminals being operated at the CHPT during the last three years.	In view of the reasons furnished in the previous point, the stack heights of the Container Terminals are not comparable and hence the value prescribed in the guideline and adopted here may please be considered.
(v).	The analysis done by CHPT to arrive at the surge factor of 1.3 to be furnished.	The type of containers that could arrive at the Dry Port and the peaking that may occur is difficult to analyze in the absence of data as there are no Dry Port facilities existing at present. Hence, the surge factor of 1.3 as applied for Container Terminal is adopted for the Dry Port also.
(vi).	The average dwell time of 3 days, based on 4 days for exports and 2 days for import, to be justified taking into account the actual average dwell time that prevailed at the two private container terminals being operated at the CHPT during the last three years.	As explained above, all the norms that had been prescribed in the TAMP guidelines has been adopted in-toto except in places where there are deviations contemplated. In the case of dwell time also the norms prescribed in the TAMP guidelines has been adopted as such.
(vii).	Out of the total area of 121.74 acres, the CHPT has envisaged to allot 14.96 acres of land to the operator on lease on upfront payment basis. It appears that the said piece of land will be at the disposal of the BOT operator for sub-letting to the third parties for development of facilities for Importers and Exporters for Logistics purposes. In this context, the CHPT to certify that the BOT operator will not be permitted to carry out the container/ cargo handling, storage and Miscellaneous activities for which the CHPT has proposed the upfront tariff, in the said piece of land. The incorporation of a relevant provision in this regard in the Licence Agreement to be entered with the BOT operator may also be examined.	It is envisaged that as regards the remaining 14.96 acres of land, the operator will be permitted to carry out only logistic activities and as such the operator will not be carrying out the container handling activities. A provision in this regard will be incorporated in the Concession Agreement.
3.	<u>Capital Cost Estimation:-</u>	
(i).	<u>Civil Cost:</u>  The Supplementary Report to DPR mentions that the cost estimate are based	In light of the remarks given above the proposal is updated and in the updated proposal, this

	<p>on CPWD and Tamilnadu Public Works Department Schedule of Rates and Data Sheet for the year 2010-11 and the market rate during the year 2010-11. Nevertheless, the civil costs estimated in the Supplementary Report to DPR does not match with the civil costs considered by CHPT in its proposal. CHPT to clarify the position. Further, the CHPT to furnish a detailed cost estimate for the civil works proposed to be undertaken at the said facility. The details about quantum of the work alongwith the unit rate considered may also be furnished. Also, the Schedule of Rates highlighting the rates considered for estimation of each item of civil cost may also be furnished. Further, since the years 2010-11 and 2011-12 are already over, the estimated civil costs may be updated to reflect the current market rates or the updated CPWD/ Tamilnadu Public Works Department Schedule of Rates.</p>	<p>aspect has been considered and revised figures are furnished. The details about the quantum of work along with the unit rates are also enclosed. The rates furnished in the updated proposal are based on the Schedule of Rates of CPWD, Govt. of Tamilnadu, applicable to 2012-13.</p>
(ii).	<p><u>Equipment Cost:</u></p> <p>Though the CHPT has estimated an amount of ₹.104.91 crores towards Mechanical and Electrical equipment, the various type of equipment proposed to be deployed at the facility has not been furnished. Also, the number of each type of equipment and the cost of each type of equipment has not been furnished. The CHPT to furnish the following:</p>	
	<p>(a). Number of each type of equipment at the facility and justification for the number of equipment so considered. Deviation, if any, in this regard from the Guideline norms to be justified.</p>	<p>The details on the number and type of equipments deployed at the facility are furnished in the updated Supplementary Report. The details of the quotations received from manufacturers / dealers for majority of the equipments are enclosed.</p>
	<p>(b). Cost of each type of equipment at the facility supported by budgetary quotations in support of the cost of each equipment.</p>	
	<p>(c). Workings to arrive at the cost of each type of equipment as considered by CHPT in its calculations, from the amount specified in the budgetary quotations.</p>	
(iii).	<p><u>Other infrastructure facilities:</u></p> <p>(a). CHPT to list out the nature of the capital cost covered under 'Other infrastructure facilities' along with estimated capital cost for each item.</p>	<p>The other infrastructure facilities indicated in the proposal pertains to the Civil infrastructure, viz., providing Railway lines, roads, etc., and in the updated proposal this has been included in the civil Infrastructure.</p>
	<p>(b). In this regard, it is relevant to mention here that the upfront guidelines for the container terminal bifurcates the capital cost into four categories viz., Civil costs, Equipment costs, IT costs and Other costs (10% of sum of civil and equipment costs). In the proposal under reference, the cost towards 'Other infrastructure facilities' to the tune of ₹18.67 crores is over and</p>	<p>In the updated proposal only 4 categories, viz., Civil costs, Equipment costs, IT costs and Other costs are given in tune with the upfront tariff guidelines.</p>

	above the 'Other costs' as prescribed in the Guidelines. The CHPT is, therefore, to clarify the position and justify the estimated capital costs towards Other infrastructure facilities.	
(iv).	<p><b><u>Other costs:</u></b></p> <p>The norms prescribed in the upfront guidelines of the container terminal for determining the 'Other costs' is 10% of sum total of civil and equipment costs. The CHPT is, however, seen to have considered IT cost also alongwith civil and equipment costs to estimate the 'Other costs'. The CHPT to revise its workings suitably.</p>	As indicated, the IT cost is excluded in the calculation of the Other costs.
4.	<b><u>Operating Cost:-</u></b>	
(i).	<p><b><u>Power cost:</u></b></p> <p>The power consumption @ 2.4 lakh units per annum per hectare to be justified with workings.</p>	The power consumption @ 2.4 lakh units per annum per hectare has been adopted based on the norm prescribed for the power consumption in the case of Liquid Bulk Terminal. The power consumption is meant only to provide the lighting for the entire area and there is no other power consumption.
(ii).	<p><b><u>Fuel cost:</u></b></p> <p>As brought out by CHPT itself, the norm of fuel consumption of 4 litres per TEU as prescribed in the upfront guidelines is for operational requirement at the quay and for handling at the yard. The proposal of CHPT does not involve quay side handling. However, the CHPT has neither justified nor furnished workings to show that the fuel consumption of 4 litres per TEU would be essential with regard to its proposal in reference for movement of containers in the Dry Port premises. CHPT to clarify the position and justify the consumption of 4 litres per TEU.</p>	The norm of fuel consumption of 4 liters per TEU as prescribed in the guidelines is adopted for the Dry Port also for the reasons explained in the proposal. It is reiterated that in the case of Container Terminal, the fuel consumption pertains only to those equipments which are deployed in the Container Yard. The equipments deployed in the quay, viz., Quay Gantry Cranes are operated using electric power and hence do not have any fuel consumption. As such the norm of 4 liters per TEU pertains only to the fuel consumption for the equipments deployed at the Container Yard. Hence, the proposal adopting the same norm of 4 liters per TEU may be considered by the TAMP.
(iii).	<p><b><u>Repair and Maintenance:</u></b></p> <p>The deviation made in the norm relating to the repair and maintenance of equipment by considering 5% instead of 2% as prescribed in the guidelines to be justified.</p>	In the case of repair and maintenance, the norm of 2% prescribed in the guidelines is considered for all the category of equipments which includes Quay Gantry Cranes. Normally, the repair and maintenance cost as a percentage will be lower in the case of Gantry Cranes compared to mobile equipments, viz., Fork Lift Trucks, Top Loaders, etc. As these equipments are mobile in nature, the cost of repair and maintenance will be higher compared to the Gantry Cranes. Hence, the norm of 5% as applied in the case of equipments deployed at the multipurpose terminals which deploy similar equipments, is adopted and the same may be considered by TAMP.
5.	<p><b><u>Apportionment of Revenue Requirement:</u></b></p> <p>The deviation with regard to the apportionment of revenue requirement between handling, storage and</p>	Unlike the case of Container Terminals, the containers are stored after stuffing and also stored at the Yard before de-stuffing. Hence, the quantum of the containers that will be coming to the yards for storage and the number

	miscellaneous at 85:12:3 instead of the norm of 90:7:3 as prescribed in the guidelines to be justified.	of days of stay will be in higher ratio compared to the normal Container Terminal. Hence, the apportionment has been slightly modified in order to take this factor into account, which may be considered by TAMP.
6.	<b>Upfront tariff calculation:-</b>	The CHPT has furnished the revised working sheet.
	(a). The CHPT has not furnished workings to derive the proposed upfront tariff for the various services proposed to be rendered by the BOT operator under the handling operation, storage and for the various services covered under the miscellaneous charges. The CHPT to furnish detailed workings in this regard.	
	(b). The CHPT is also to establish with workings that with the proposed upfront tariff, the operator would be in a position to achieve the total revenue requirement in respect of handling, storage and Miscellaneous activities.	

4.2. The CHPT while furnishing its reply to our queries,vide its letter dated 26 November 2012 has revised its proposal. The CHPT also furnished its updated feasibility report. The changes observed in the updated proposal of November 2012 when compared with the proposal of October 2012 are summarized below:

(i). Optimal capacity:

The optimal capacity in the November 2012 proposal has been revised to 1655673 TEUs as against 1537750 TEUs, as calculated in the original proposal of October 2012.

(ii). Capital Cost

Sl. No.	Particulars	Original Proposal of October 2012	Updated Proposal of November 2012
(i).	Development of civil infrastructure facilities	11699.81	13566.38
(ii).	Mechanical and electrical equipment	10490.67	10490.67
(iii).	Other infrastructure facilities	1866.57	—
	<b>Sub Total</b>	<b>24057.05</b>	<b>24057.05</b>
(iv).	IT System cost	1803.52	1803.50
	<b>Total</b>	<b>25860.57</b>	<b>25860.57</b>
(v).	Other Cost @ 10%	2586.06	2405.70
	<b>Total</b>	<b>28446.63</b>	<b>28266.25</b>
	<b>Rounded off</b>	<b>28447</b>	<b>28266</b>

(iii). Operating Cost Estimates

Sl. No.	Particulars	Original Proposal of October 2012		Updated Proposal of November 2012	
		Description	Amount	Description	Amount
1.	Power	2.4X106.777 X 8 / 2.5	820.05	2.4X106.777 X 8 / 2.5	820.05
2.	Fuel	4X50X1537750 / 100000	3075.50	4X50X1655673 / 100000	3311.35
3.	R & M of civil assets	0.01 x (11845.15+1821.57)	135.66	0.01 x (13566.38)	135.66

4.	R & M of mech. Assets	0.05 X 10490.67	524.53	0.05 X 10490.67	524.53
5.	Insurance	0.01 X 28447	284.47	0.01 X 28266.25	282.66
6.	Lease rentals	(106.777 X 4046X 4186 X 12) /100 /100000	2170.12	(106.777 X 4046X 4186 X 12) /100 /100000	2170.12
7.	Depreciation	((0.0334X13566.72 + (0.1034X10490.67) + (0.1621X1803.52)	1830.21	((0.0334X13566.72 + (0.1034X10490.67) + (0.1621X1803.52)	1830.21
8.	Other expenses	0.1 X28447	2844.70	0.1 X 28266	2826.62
9.	Total		11685.24		11901.20

## (iv). Annual Revenue Requirement

Sl. No.	Activities	Original Proposal of October 2012	Updated Proposal of November 2012
		(₹ in lakhs)	(₹ in lakhs)
1	Operating cost	11685.24	11901.20
2	Return on capital employed (ROCE)	4551.52	4522.60
3	Total (Revenue Requirement)	16236.76	16423.80

## (v). Apportionment of revenue requirement:

Sl. No.	Activities	% share	Original Proposal of October 2012	Updated Proposal of November 2012
			(₹ in lakhs)	(₹ in lakhs)
1	Container and cargo handling	85	13801.24	13960.23
2	Storage	12	1948.41	1970.86
3	Miscellaneous	3	487.11	492.71

## 4.3. The proposed upfront tariff is as follows:

## (i). Container and Cargo Handling Operation:

Sl. No.	Description	Original Proposal of October 2012			Updated Proposal of November 2012		
		Rate per container per day or part thereof (in ₹)			Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.	20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
A.	Import operation						
2.1	Unloading LCL container from the user vehicle received at the DP, off loading it, seal cutting, de-stuffing, unpacking, customs inspection, repacking, loading the cargo onto the user's truck, lift on the empty container.	1700	2550	3400	1560	2340	3120
2.2	Unloading FCL container from the user vehicle received at the DP, off loading it, seal cutting, de-stuffing, unpacking, customs inspection, repacking, loading the cargo onto the user's truck, lift on the empty container.	1700	2550	3400	1560	2340	3120

2.3	Unloading the laden container, facilitate the customs inspection, load the container back onto the user's vehicle	1020	1530	2040	936	1404	1872
<b>B.</b>	<b>Export operation</b>						
2.4	Unloading the cargo from the user's truck, storing in the covered Ware House / open yard, stuffing onto the container after custom inspection, sealing the container						
	(a) Stuffing (by manual means)	1000	1500	2000	1000	1500	2000
	(b) Stuffing (by mechanical means)	1200	1800	2400	1200	1800	2400
	(c) Stuffing (bulk cargo and heavy cargo like granite, machineries)	2000	3000	4000	2000	3000	4000
2.5	On wheel inspection	600	900	1200	475	475	475

## (ii). Container and Cargo Storage:

## (a). Ground Rent for containers:

Sl. No.	Description of service	Original Proposal of October 2012			Updated Proposal of November 2012		
		Rate per container per day or part thereof (In ₹)			Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.	20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
<b>A.</b>	<b>Loaded Containers (Import / Export)</b>						
	(i). 0 to 3 days (ii). 4 to 15 days (iii). 16 to 30 days (iv). Above 30 days	Free 170 255 340	Free 340 510 680	Free 510 765 1020	Free 150 225 300	Free 300 450 600	Free 450 675 900
<b>B.</b>	<b>Empty containers</b>	8	12	24	8	16	24

## (b). Cargo Storage Charges:

Sl. No.	Description of services	Original Proposal of October 2012		Updated Proposal of November 2012	
		Rate per tonne or part thereof per day or part thereof ( In ₹ )		Rate per tonne or part thereof per day or part thereof ( In ₹ )	
<b>A.</b>	<b>Import Cargo</b>				
<b>3.1</b>	<b>Storage charges (in covered WH)</b>				
	(i). First 3 days (ii). 4-7 days (iii). Beyond 7 days	Free 10 15		Free 10 15	
<b>3.2</b>	<b>Storage charges (in open yard)</b>				
	(i). First 3 days (ii). 4-7 days (iii). Beyond 7 days	Free 7 10.50		Free 8 12	

3.3	Storage charges (in covered custom bonded WH)	50 per cu. m. / day	50 per cu. m. / day
3.4	Storage charges (in custom bonded open yard)	40 per cu. m. / day	40 per cu. m. / day
<b>B. Export Cargo</b>			
3.5	Storage charges (in covered WH) First 7 days	Free	Free
	8-15 days	10	11
	Beyond 15 days	15	16.5
3.6	Storage charges (in open yard) First 7 days	Free	Free
	8-15 days	8	9
	Beyond 15 days	12	13.5

(iii). **Miscellaneous Charges:**(a). **Cargo related charges:**

Sl. No.	Description	Original Proposal of October 2012	Updated Proposal of November 2012
		Rate per tonne or part thereof (in ₹)	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
4.1	Shifting of import cargo from one place to any other place within DP for any purpose at the request of the user (per ton)	30	32.5
4.2	Shifting of export cargo from one place to any other place within DP for any purpose at the request of the user (per ton)	40	42.5
4.3	Loading of imported and de-stuffed cargo OR loading of shut out cargo onto the user's truck (per ton)	50	42.5
4.4	Unloading of export cargo from the truck (per ton)	40	42.5

(b). **Container related charges:**

Sl. No.	Description of service	Original Proposal of October 2012			Updated Proposal of November 2012		
		Rate per container per day or part thereof (in ₹)			Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.	20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
4.5	Lift On / Lift Off of loaded container	300	450	600	285	427.5	570
4.6	Lift On / Lift Off of empty container	100	150	200	95	143	190
4.7	Shifting of loaded container within DP (only transportation)	250	375	500	200	300	400
4.8	Shifting of empty within DP (only transportation)	100	150	200	90	135	180
4.9.	Refrigerated Plugging charges per 4 hrs. or part thereof	—	—	—	300	450	600

4.4. The revised proposal dated 26 November 2012 was circulated to the concerned users / user organisations / prospective bidders for their comments. Only one of the prospective bidders viz., Simplex Projects Limited (SPL) has furnished its comments on the revised proposal. These comments were forwarded to the CHPT for their comments. The CHPT has not responded to the comments of SPL till finalisation of the case.

5.1. A joint hearing on the case in reference was held on 30 November 2012 at CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the CHPT, the concerned users/ user organisations bodies/ prospective bidders have made their submissions.

5.2. As agreed at the joint hearing, the CHPT was requested vide our letter dated 6 December 2012 to take action on some points. The CHPT vide its letter dated 13 December 2012 has responded. The points raised by us and reply of the CHPT are tabulated below:

Sl. No.	Points raised by us	Reply of CHPT
(i).	Around 15 acres of land proposed to be allotted to the BOT operator is not captured in the optimal capacity calculation. The possibility of considering the said 15 acres of land as part of the project and considering the area for optimum capacity calculation to be explored.	<p>The Transaction Advisor worked out the available options as detailed hereunder, and has submitted the same to the board.</p> <p><b>Option 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Entire 121.74 acres to be developed as a custom bound area utilized for operation of dry port facilities</li> <li>&gt; Private partner to share with CHPT, the revenues accrued from the Dry Port Facilities.</li> </ul> <p><b>Option 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► The area to be divided into 72.61 acre custom bound dry port facility area and 49.13 acre Multi Modal Logistics Hub area</li> <li>► Private partner to share with CHPT, both the revenues accrued from the Dry Port and logistic hub Facilities.</li> </ul> <p style="margin-left: 40px;">(a) Revenue Share and Upfront Premium (b) Revenue Share and Annual Premium</p> <p><b>Option 3:-</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; The area to be divided into 72.61 acre custom bound dry port facility area and 49.13 acre Multi Modal Logistics Hub area</li> <li>&gt; Private partner to share with CHPT, the revenues accrued from only the Dry Port while retain the entire revenues from logistics hub area</li> </ul> <p>During the discussion with the Board, the TA submitted another model (Hybrid Model - Option 4) to the Board as detailed below:</p> <p><b>Option 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>► The 72.61 acre and 34.17 acre area are to be developed as custom bound area for dry port facility and 14.96 acre to be developed as non-custom bound area for Multi Modal Logistics Hub.</li> <li>► Private partner to share with CHPT, both the revenues accrued from the Dry Port and logistic hub Facilities as elaborated below.</li> </ul> <p>The Fixed Bid Parameter 1 covers Land Lease Rentals and Fixed Bid Parameter 2 viz. premium payment is in lieu of revenues from the Multimodal Logistics Hub, which can be in the form of Upfront payment at the time of contract signing. The Variable Parameter,</p>

		<p>viz. royalty payment will be a percentage of gross revenue from the dry port. The bidder quoting highest revenue share would be declared as the preferred bidder. The advantages of the option 4 are greater freedom of development over the 14.96 acre parcel of land for the developer and better revenue source, equitable risk sharing between the Port and the Developer, lower risk of revenue leakage (limited to only 14.96 acres land portion), handling of containers from a different Port by each of the Dry Port Units and a Fixed Premium assuring ROCE on the 14.96 acre plot.</p> <p>The Board after detailed discussion about the pros &amp; cons of all the models, decided to adopt option 4 for development of the subject project.</p> <p>Considering the various discussions held on the finalization of the development strategy and the final project strategy approved by the Board (i.e) to develop the 72.61 acre and 34.17 acre area as custom bonded area for dry port facility and develop 14.96 acre area as non-custom bonded area for Multi Modal Logistics Hub, it is proposed to indicate the TAMP that the land area of 14.96 acre will not be included in the area for dry port facility and accordingly the capacity will be as proposed in the tariff proposal for the subject project.</p>
(ii).	The stack height of 2.5 envisaged at the proposed dry port to be justified with reference to the best performance standards obtaining at the other Container Freight Stations (CFS).	<p>For the Mega Container Terminal Project, a stack height of 3 has been considered as the container stacking in the container yard and is either to feed the containers to the ship or receive the containers from the ship. The load factor of such ships calling at the Mega Container Terminal is in the order of 1500-to 3000 TEUs and considering this factor, it is possible for the operator to achieve a stack height of 3. The Dry Port facility proposed now is not comparable with the type of operation carried out at the Mega Container Terminal. Hence, the stack height of 2.5 as given in the Tariff guidelines has been adopted as such. Further, it is also confirmed that at CFS, on an average, the stack height of 2.5 may be taken as the norm for computing the Yard capacity.</p> <p>In view of the above, TAMP may consider the stack height of 2.5 as given in the Tariff Guidelines 2008.</p>
(iii).	The traffic forecast for the Chennai Port Trust and the proposed dry port made by the CHPT in its proposal for the period from 2013-14 to 2043-44 to be substantiated with reference to the traffic projections as per the Business Plan / Five Year Plan / MOU with the MOS and review the optimal capacity of the Dry Port keeping in view the substantiated traffic potential at the proposed Dry Port for	<p>For Traffic forecast, container traffic being actually handled at Chennai Port Trust from 1994-1995 to 2009-10 (15 years) was collected and analysed. The forecast was based on the trend along with Business Plan of Chennai Port carried out by M/s.Deloitte.</p> <p>In the Business plan, the container growth was arrived at 15% for the year 2008-09, 14% for the year 2013-14 , 10% for the year 2018-19, 11% for the year 2023-24 and 10% from the year 2025-26 on wards.</p> <p>The MOU entered with the Ministry of shipping, in the last 10 years shows, various percentage ranging from 10% to 25% year on year. However, considering the Ennore Port Terminal and Kattupali port terminal the target growth was reduced and given as (-) 8.4% for the year 2012-13. However, the container terminal at Ennore Port is not being developed and container handling in Chennai Port is in positive trend. Till Oct 2012, the port's container growth is (+) 0.25% compared to container handled till Oct, 2011.</p> <p>The traffic forecast analysis in the DPR shows that the initial period</p>

	the project period.	(2010-11 to 2012-13) traffic growth is around 10% which gradually comes down to approximately 4% at the end of the 30 year, inline with the business plan of Chennai Port. However, out of this projected traffic, only 30% of the traffic is considered to be handled from proposed Dry Port.  The volume trend is arrived after considering the traffic projection which was compared with earlier studies carried out by Chennai Port.  In view of the above, the traffic projection is in line with the business plan of the Chennai Port and may be considered as substantiated traffic potential. Further, as indicated, considering the availability of other 30 CFS (approx.) operating in the region, the traffic for the proposed facility is assumed at 30% of the Chennai port traffic. The optimal capacity is arrived based on the ground slots as per the norms and not based on the traffic potential. Hence, the capacity arrived as 1.65 Million TEUs can be treated as justifiable.
(iv).	Lease Rentals to be aligned with Land Policy Guidelines for Major Ports 2010.	Detailed reply is separately given for a separate letter issued by TAMP in the proposal relating to fixation of land lease charges for the dry port land.
(v).	In the event of tariff figures proposed by the CHPT in its proposal undergoing change, due to revisiting the proposal, the CHPT to forward its revised proposal	Since no change is proposed after the joint hearing held on 30th November, 2012, TAMP is requested to consider the revised proposal of Chennai Port submitted vide its letter dated 26 November 2012.

6. The CHPT has stated, *inter alia*, vide its letter dated 11 January 2013 that the land of 14.96 acres is a back-up area to the BOT Operator for creation of allied / ancillary facilities.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff for handling containers at the Dry Port and multimodal logistics hub to be developed at Mappedu near Sriperumbudur under PPP mode. The proposal of the Chennai Port Trust (CHPT) is reported to be based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February 2008.

It has already been clarified to CHPT that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps to be prescribed now for handling containers at the Dry Port would not only be applicable to the proposed project but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical handling of containers at the CHPT during the next five years.

- (ii). The CHPT has filed its proposal in October 2012. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the

CHPT vide its letter dated 26 November 2012 has revised its proposal. The revision made by the CHPT in its revised proposal dated 26 November 2012 is to increase the capacity of the proposed facility by taking into account an area of 5 acres earmarked for empty container handling in the total area of Container Yard, at our instance. The revised proposal of the CHPT dated 26 November 2012 along with the information/ clarifications furnished by CHPT during the processing of the case are considered in this analysis.

- (iii). As brought out earlier in the factual position of this note, the major activities envisaged to be carried out at the Dry Port, in case of the Export cycle is receipt of cargo in break bulk form, storage, stuffing in containers and sealing, seal verification, storage of the containers at the yard and facilitate transportation of containers to the load port. The proposed activities in the case of Import Cycle are stated to be receipt of the import containers from the import port terminal, storage at the container yard, de-stuffing the container, facilitate the customs inspection, storage of the de-stuffed cargo and delivering the same to the importers. Thus, except for handling of the containers at the quayside, all the other activities as listed out above are similar to the container handling activities carried out at a container terminal. In view of this position, the CHPT has selectively followed the norms prescribed in the Upfront tariff Guidelines i.e. the methodology prescribed for determination of yard capacity and some norms relating to the operating cost, for determination of upfront tariff for the proposed facility.

(iv). Optimal Capacity of the Dry Port:

As per Clause 3 of the guidelines of February 2008, the optimal capacity of the terminal is the lower of the optimum quay and yard capacities. However, since there is no quay/ berth in the case in reference, the optimal yard capacity alone will be the optimal capacity of the Dry Port. The determination of Optimal yard capacity is discussed below:

(a). Ground slots:

- (i). Out of the total area of 121.74 acres of land at Sripurumbudur acquired by the CHPT on 99 years lease basis from the State Industries Promotion Corporation of Tamilnadu (SIPCOT), an area of 106.78 acres of land has been earmarked by the CHPT for the development of the Dry Port. The balance area of 14.96 acres of land is proposed to be allotted by the CHPT to the BOT Operator of the Dry Port for an upfront premium for developing logistic hub and for creation of allied/ ancillary facilities.
- (ii). The piece of land measuring 14.96 acres, though will be at the disposal of the BOT operator for sub-letting to the third parties for development of facilities for Importers and Exporters for Logistics purposes, will not be part and parcel of dry port handling. Further, the CHPT has confirmed that the BOT operator will be permitted to carry out only logistic activities thereat and will not be permitted to carry out the container/ cargo handling, storage and Miscellaneous activities for which the CHPT has proposed the upfront tariff, in the said piece of land. The CHPT has also agreed to incorporate a provision in this regard in the Concession Agreement to be entered with the BOT operator. In view of this position and since this plot of land does not fall within the scope of Dry port, the CHPT has excluded the said piece of land in the capacity calculation. Accordingly, and in view of the position explained by the port, this area of 14.96 acres is not considered by us in the proposal.

(iii). Out of the remaining area of 106.78 acres of land earmarked for the Dry Port, the port has identified 36.61 acres of land towards Warehouse, Administration Building, Allied Building, Roads, Parking, Green Belt etc., and 70.17 acres of land for container storage. Thus, the area available for storage of containers is around 66% of the total area earmarked for the proposed dry port facility.

(b). For the purpose of calculation of the ground slots, the upfront tariff guidelines prescribe a norm of 720 TEUs per hectare. In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. Similar position has been considered in the case of fixation of upfront tariff for the Mega Container Terminal at CHPT and also incase of the container terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) disposed recently. The CHPT has also considered the ground slots at 360 TEUs per hectare. The total ground slots have been determined at 10109.

(c). **Average Stack Height:**  
The upfront tariff guidelines specify an average stack height of 2.5. The CHPT has also considered stack height of 2.5. Since, a stack height of 3 has been considered while determining the yard capacity of the mega container terminal at CHPT, the CHPT was requested to consider the stack height of 3 for the proposed facility also. In this regard, the port has cited that it is possible to achieve a stack height of 3 in case of Mega terminal as the container stacking in the container yard is either to feed the containers to the ship or receive the containers from the ship. It appears that since the activity of feeding of containers to the ship or receiving the container from ship are not involved in the proposed dry port facility, it may not be possible to consider a higher stack height of 3 at the dry port. Further, the CHPT has also confirmed that at CFS, on an average, the stack height of 2.5 is taken as the norm for computing the Yard capacity. Considering the operations to be carried out at the Dry Port, the stack height of 2.5 considered by the CHPT is relied upon.

(d). **Average dwell time:**  
Based on the ratio of import and export containers at 50:50, the upfront tariff guidelines specify average dwell time of 3 days, based on 4 days for export container and 2 days for import container. The CHPT has considered the import / export ratio at 55:45, which also results in an average dwell time of around 3 days. Notably, the ratio of import and export containers is reported to be based on the analysis of past trend of container movement in the port and also after discussion with exporters and shipping agencies.

(e). The yard capacity based on the formula prescribed in the upfront guidelines and the parameters considered by the CHPT works out to 1655673 TEUs. This is considered as the optimal capacity of the Dry Port facility.

(v). **Capital cost:**

The total capital cost towards development of the proposed facility has been estimated by the port at ₹282.66 crores, of which ₹135.86 crores is estimated

towards civil works, ₹104.90 crores towards Equipment, ₹18.04 crores towards IT and ₹24.06 crores towards Other assets, as explained below:

(a). Civil costs:

The upfront tariff guidelines require consideration of the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. In this regard, the CHPT has estimated the civil costs relating to the proposed facility at ₹135.66 crores. This estimated cost pertains to Leveling, Consolidation, Development, Internal Roads, Landscaping, Construction of Buildings, Facilities, Reservoirs, STP, Fencing wall, High Mast Towers, Internal Railway, Diverting & Widening of Roads, Study, Investigation, Environmental measures etc. The CHPT has also made provisions in the estimates towards contingencies. The CHPT has confirmed that the rates adopted by it for estimation of civil works are based on the Schedule of Rates of CPWD, Govt. of Tamilnadu, applicable for the year 2012-13. The cost of civil works as estimated by the Port is relied upon.

(b). Equipment cost:

- (i). The CHPT has envisaged deployment of equipment like Rubber Tyred Gantry Cranes, Spreaders, 3 tonne and 15 tonne Forklift Trucks, 3 tonne Electronic Forklift Trucks, Empty Container Handlers, 10-15 tonnes Mobile Crane, 12 tonne Trucks, 60 tonne Trailers, Air Compressor, Car washing machine, 80 tonne Electronic Weigh Bridge, 1 tonne Electronic Weigh Scale, Reefer Power Plugs, Battery operated open type vehicle etc., at the proposed facility.
- (ii). The number of each type of equipment proposed by the CHPT are listed below:

Rubber Tyred Gantry Cranes	3 nos.
Spreaders	7 nos.
3 tonne Forklift Trucks	30 nos.
15 tonne Forklift Trucks	11 nos.
3 tonne Electronic Forklift Trucks	11 nos.
Empty Container Handler	8 nos.
10-15 tonne Mobile Crane	8 nos.
12 tonne Trucks	13 nos.
60 tonne Trailers	50 nos.
Air Compressor	3 nos.
Car washing machine	3 nos.
80 tonne Electronic Weigh Bridge	4 nos.
1 tonne Electronic Weigh Scale	10 nos.
Reefer Power Plugs	170 nos.
Battery operated open type vehicle	7 nos.

Inspite of a specific request to justify the number of each and every type of equipment proposed to be deployed at the facility, it has merely stated that the details are available in the updated Supplementary Report. The updated Supplementary Report just reflects the position as given above. It does not justify the number of each type of equipment considered in the proposal.

(iii). The Simplex Projects Limited (SPL) has stated that separate set of equipment will be required on two sides of the road and it will have major cost implication in the operations. Therefore, the SPL has requested this Authority to factor in this aspect while finalizing the upfront tariff for the Dry port. In this regard, the CHPT has stated that the operator has to equip and operate the premises. However, it is seen from the Project Report that the requirement of equipment for land measuring 72.6 acres and 34 acres has been identified for the respective areas separately by the CHPT.

(iv). As per the Upfront tariff guidelines for a container terminal, the basis for deploying the number of RTGs and Trailers at the facility flows from the number of Quay cranes deployed at the Quayside. Since there is no quayside operation, and hence no quay cranes, we are not in a position to verify the reasonableness of the number of RTGs and trailers envisaged to be deployed at the facility with reference to the norms prescribed in the guidelines for the container terminal.

(v). With reference to the other equipment, in the absence of norms for a facility independent of quayside handling, the reasonableness for the number of other equipment considered in the proposal could not be verified.

(vi). Nevertheless, presuming that the port would have carried out the necessary analysis to justify the requirement of each and every equipment at the facility and since the number of equipment considered by the port is as per the Project Report and also since none of the users/ prospective bidders have raised any pointed objection with regard to the number of each and every equipment, the number of each equipment as proposed by the port is relied upon in the analysis. However, as a measure of abundant caution, it is stated that consideration of the number of each type of equipment given above, should not be construed as norm for a similar facility.

(vii). Again, inspite of a specific request to furnish budgetary quotations to support the base rate of each equipment considered by it in the calculation of capital cost, the CHPT has furnished the documentary evidence only in support of few of the equipment. The documentary evidence in support of the cost of majority of the equipment has not been furnished by the port. Since the cost of each equipment considered by the port is as per the Project Report and also since none of the users/ prospective bidders have raised any pointed objection with regard to the cost of equipment, the cost of each equipment as estimated by the port is relied upon in the analysis. The cost of the above mentioned equipment is estimated to be at ₹88.37 crores.

(viii). The cost towards Tools, Lifting gears, Fire fighting equipment, Electric sub-station considered at lump sum, as furnished by the Port and as reflected in the Project Report are taken into account.

(v). Taking into account the provision for contingencies, the total equipment cost is estimated at ₹104.90 crores.

(c). IT system cost:

The capital cost towards IT systems has been estimated by the port at 2% on the sum of the civil cost (including the cost of acquisition of land by

CHPT and cost on the railway line proposed to be incurred by the port) and equipment cost. Since the cost of land and the estimated cost of providing railway line is proposed to be borne by the port, these items of cost are excluded for the estimation of IT system cost and capital cost towards IT systems is calculated at 2% on the sum of the civil cost and equipment cost estimated to be incurred by the Operator, as per the norms prescribed in the guidelines.

(d). Other Cost:

The capital cost towards Other costs are estimated at 10% on the sum of the civil cost and equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(e). Based on the above analysis, the aggregate capital cost for the Dry Port facility works out to ₹276.66 crores, as against ₹282.66 crores estimated by the port.

(vi). The CHPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(vii). Operating Costs:

(a). Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 106.77 acres of land considered in the optimal capacity calculation based on the power consumption of 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹8 per unit.

It is relevant here to mention that the power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the CHPT is the norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal to quantify the expenses on illumination of yard.

The Upfront tariff guidelines for the container terminal do not prescribe norms towards consumption of power for illumination of the yard. Nevertheless, illumination of the yard is essential. The power consumption of 240000 units per hectare per annum as considered by CHPT is, therefore, considered in the analysis.

The unit cost of power considered by the CHPT at ₹8 per unit is supported with workings.

The accurate conversion factor of 1 hectare = 2.47105 acres is considered instead of the rounded off conversion factor of 1 hectare = 2.5 acres considered by the port in the workings.

(b). Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norm prescribed in the guidelines.

The norm of fuel consumption of 4 litres per TEU as prescribed in the upfront guidelines is for operational requirement at the quay and for handling at the yard. Though the proposal of CHPT does not involve quay side handling, the port has reported that the fuel consumption norm of 4 litres per TEU prescribed in the upfront guidelines for container terminal pertains only to equipment deployed in the Container Yard as the equipment deployed in the quay side would use electric power and hence would not have any fuel consumption. Therefore, the CHPT is of the view that the norm of 4 liters per TEU in the guidelines pertains to the fuel consumption for the equipment deployed at the Container Yard only. Based on the analysis and justification furnished by the port, the fuel

consumption of 4 litres per TEU is relied upon in the analysis, as estimated by the port.

The unit cost of fuel considered by CHPT at ₹50 per litre is modified to ₹50.68 per litre to reflect the prevailing market rate.

(c). As per the norms, the CHPT has estimated the repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets. It has, however, estimated repairs on equipment at 5% on the capital cost of equipment, instead of the norm of 2%. The CHPT has sought to justify that the norm of 2% prescribed in the guidelines is for all the equipment including Quay Cranes. Since the CHPT has envisaged deployment of more mobile equipment viz. Fork Lift Trucks, Top Loaders etc., the port is of the view that cost of repair and maintenance will be higher as compared to the Gantry Cranes. Therefore, the CHPT has estimated repairs and maintenance cost at 5% of the capital equipment, in line with the norm prescribed in case of the multipurpose terminals which also deploy similar equipment. Based on the justification furnished by the CHPT and keeping in view the norm prescribed in this regard for the multipurpose berth, the estimation of repairs and maintenance cost at 5% of the equipment is considered in the analysis.

(d). The insurance cost has been estimated at 1% of the sum total of gross fixed assets, as prescribed in the guidelines. The SJK Industries Private Limited (SJKIPL) has requested to consider various policies like Machinery breakdown policy, third party liability policy etc in the calculation of insurance cost. In this regard, it is relevant here to mention that the upfront guidelines prescribe a norm of 1% of the gross fixed assets towards insurance. The proposal of the CHPT is in line with the stipulation contained in the upfront guidelines. Infact, the CHPT has viewed that 1% has to take care of all the policies mentioned by SJKIPL.

(e). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. The CHPT has calculated depreciation @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 16.21% on the IT cost, as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets, which is found to be as per the guidelines.

The CHPT has not calculated depreciation on the other assets. Hence, depreciation has been calculated on other assets duly considering the rate in proportion to the component of civil and equipment cost, as has been done in the upfront tariff fixation of the container terminals at NMPT, CHPT, JNPT and the recent case of VPT.

(f). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the port for 106.78 acres of land at the rate of ₹4186/- per 100 sq. mts per month. In this regard, it is relevant here to mention that the licence fee considered by the CHPT is the rate proposed by the port for the lands acquired by the port at Sriperumbudur, in a separate proposal.

The separate proposal filed by the CHPT for fixation of lease rental for the land at Sriperumbudur has been disposed off simultaneously alongwith this proposal under reference approving a rate of ₹1078 per 100 sq. mtr. per month. The rate approved at ₹1078/- per 100 sq.m per month is considered for calculation of licence fee for the dry port facility of 106.78 acres. Accordingly, the licence fee is arrived for the land of 106.78 acres at ₹5.59 crores, as against ₹21.70 crores estimated by the port.

- (g). As stipulated in the guidelines, other expenses have been determined at 10% of the gross fixed assets.
- (h). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹103.35 crores as against ₹119.01 crores estimated by the CHPT.
- (viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by CHPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex - I.
- (ix).
  - (a). The total Annual Revenue Requirement works out to ₹147.62 crores which is an aggregate of 16% return on capital cost (₹44.27 Crores) and operating cost (₹103.35 Crores).
  - (b). The guidelines require 90% of the Annual Revenue Requirement to be apportioned to handling charges, 7% towards storage charge and 3% towards miscellaneous charge. However, the CHPT has apportioned the Annual Revenue Requirement among handling charges, storage charges and miscellaneous charge at 85%, 12% and 3% respectively. The CHPT has sought to justify more apportionment of revenue requirement towards storage and corresponding adjustment in the apportionment of revenue requirement towards handling by stating that unlike in the case of Container Terminals, the containers at the dry Port would be stored after stuffing and also stored at the Yard before de-stuffing. Hence, the quantum of the containers that will be coming to the yard for storage and the number of days of stay will be higher as compared to the normal Container Terminal. Based on the justification furnished by the port and also keeping in view the position that in the past different ratio of apportionment of revenue requirement among handling charges, storage charges and miscellaneous charge, has been considered other than that prescribed in the guidelines, based on the justification furnished by the concerned port trusts, the different ratio of apportionment now proposed by the CHPT is considered in the analysis.

Accordingly, ₹125.47 Crores, ₹17.71 Crores and ₹4.43 Crores is envisaged to be realized from container handling charges, storage charges and miscellaneous charges respectively to meet the total Annual Revenue Requirement of ₹147.62 Crores.

- (x).
  - (a). The guidelines do not prescribe any specific methodology for framing the Scale of Rates. The container handling charges include tariff items for various services. Further, the rates differ based on the type and size of containers.
  - (b). The Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement. The same approach was adopted while setting upfront tariff for container handling at other major ports.
  - (c). Taking into consideration the container mix based on the analysis of past trend of container movement in Chennai Port and after discussion with the CFS, exporters & shipping agency, the CHPT is seen to have arrived at the proposed upfront tariff for rendering various services at the Dry Port including storage and rendering miscellaneous services, so as to meet the estimated Annual Revenue Requirement of ₹164.24 crores, as estimated by the port. A detailed working in this regard has been furnished by the port.

For the reasons recorded in the previous paragraphs, the annual revenue requirement estimated by the CHPT to be realised from the Dry Port at ₹164.24 crores stands reduced to ₹147.62 crores i.e. a reduction of 10.12%. In view of this position, the upfront tariff proposed by the port for all the services including storage and rendering miscellaneous services proposed to be rendered at the dry port is reduced by 10.12%.

- (xi). It may be noteworthy that some of the tariff items are prescribed in dollar terms in a few existing container handling terminals. It has already been decided in other upfront tariff cases that prescribing dollar denominated upfront tariff would not be appropriate which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, decided to prescribe the upfront tariff in rupee denomination. Flowing from this decision, the entire upfront tariff proposed to be levied at the dry port is also prescribed in rupee terms, as proposed by the port.
- (xii). In the proposed upfront schedule, the CHPT has proposed definitions for common terms like Dry Port, Dry Port Operator, Free period and Per day. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other existing container terminals or upfront tariff cases.
- (xiii). Some of the common conditionalities stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, conditionalities governing levy of storage charges on abandoned containers, users not requiring to pay charges for delays beyond reasonable level, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, consideration of gross weight of cargo for the purpose of levy, rounding off the charges in the total of each bill, have been prescribed in the Upfront tariff Schedule for the Dry Port, as proposed by the port.
- (xiv). Under the Storage charges Schedule, the CHPT has proposed Conditionalities like the free days prescribed for import containers to reckon from the day following the day of receipt of import containers at the Dry Port and the free days for the export containers to be counted from the day following the day of completion of stuffing of export containers, exclusion of Customs notified holidays and Dry Port non working days for the purpose of calculation of free days, no free period to be applicable incase of empty containers, ground rent to not accrue for the period when the Dry Port is not in a position to deliver the import/ export containers for the reasons attributable to it, 25% premium for storage of hazardous and oversized containers, disposal of Containers remained uncleared beyond 30 days at the risk and cost of the importer/ CHA / Shipping Lines, Dry Port to be not responsible for risks during the storage at the Dry Port, additional charges to be applied for reefer plugging facility, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the other container terminals including the CFS facility operating at Kandla Port Trust. Hence, the said conditionalities are approved.
- (xv). The CHPT has proposed to reckon the free days for import cargo from the day of the completion of de-stuffing of the cargo from the container and that incase of export cargo, the free days to be reckoned from the day of receipt of export cargo at the Ware House or the open yard of the Dry Port. The said conditionalities appears to be reasonable and hence is approved.
- (xvi). With reference to the questions raised by the SPL whether this Authority will allow the BOT operator any increase in tariff in the event of reduction in traffic, it is relevant to mention here that the upfront tariff is fixed with reference to the optimal capacity of the facility and not with reference to the traffic estimates. With

reference to the frequency in revision of tariff raised by the SPL, it is stated that in terms of Clause 2.8 of the upfront guidelines, the tariff cap fixed now would undergo an automatic change every year with reference to indexation to WPI subject to the condition as mentioned therein.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012, as proposed by the CHPT.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator may approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the CHPT. If any action is to be taken against the private operator, the CHPT may initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the CHPT a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the dry port at CHPT as attached in Annex- II.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. I/I/4/Exty/143/12]

**Annex - I****CALCULATION OF UPFRONT TARIFF FOR HANDLING CONTAINERS AT THE DRY PORT OF CHENNAI PORT TRUST.**

Sr. No.	Particulars	Estimates by CHPT in its original proposal dated 12 October 2012	Estimates by CHPT in its revised proposal dated 26 November 2012	Estimates modified by TAMP ₹ in lakhs
I	<b>Optimal Capacity</b>			
	<b>Optimal yard capacity</b>			
	G=Total ground slot in TEUs	9389	10109	10109
	H=Average stack height	2.5	2.5	2.5
	P=Period or number of days	365	365	365
	S=surge factor	1.3	1.3	1.3
	D=Average dwell time	3	3	3
	Optimal yard capacity=0.7*G*H*P/S*D in TEUs	1537750	1655673	1655673
	<b>Optimal capacity of the terminal (in TEUs)</b>	<b>1537750</b>	<b>1655673</b>	<b>1655673</b>
II	<b>Capital Cost</b>			
	<b>Container Handling activity</b>			
	(a). Civil Cost			
	Leveling, Consolidation, Development, Internal Roads, Landscaping etc	4975.03	4975.28	4975.28
	Construction of Buildings, Facilities, Reservoir, STP, Fencing wall, High Mast Towers etc	5027.90	5660.92	5660.92
	Internal Railway	200.00	200.00	200.00
	Diverting & Widening of Roads	1346.88	1346.88	1346.88
	Study, Investigation, Environmental measures	150.00	150.00	150.00
	Contingencies @ 10%	0.00	1233.31	1233.31
	<b>Subtotal (a)</b>	<b>11699.81</b>	<b>13566.39</b>	<b>13566.39</b>
	<b>(b). Container Handling Equipment</b>			
	Equipment & Mechanical Costs	10490.67	-	-
	Rubber Tyred Gantry Cranes (3 Nos.)	-	2560.00	2560.00
	Spreaders ( 7 nos.)	-	1665.00	1665.00
	3 tonne Forklift Trucks ( 30 nos.)	-	288.00	288.00
	15 tonne Forklift Trucks ( 11 nos.)	-	472.00	472.00
	3 tonne Electronic Forklift Trucks ( 11 nos.)	-	177.00	177.00
	Empty Container Handler ( 8 nos.)	-	1204.00	1204.00
	10-15 tonnes Mobile Crane ( 8 nos.)	-	301.00	301.00
	12 tonne Trucks ( 13 nos.)	-	140.00	140.00
	60 tonne Trailers ( 50 nos.)	-	1855.00	1855.00
	Air Compressor ( 3 nos.)	-	2.25	2.25
	Car washing machine ( 3 nos.)	-	1.60	1.60
	80 tonne Electronic Weigh Bridge ( 4 nos.)	-	48.00	48.00
	1 tonne Electronic Weigh Scale ( 10 nos.)	-	5.20	5.20
	Reefer Power Plugs ( 170 nos.)	-	14.32	14.32
	Battery operated open type vehicle ( 7 nos.)	-	103.60	103.60
	Tools, Lifting gears, Fire fighting equipment	-	50.00	50.00
	Electric sub-station	-	500.00	500.00
	Diesel Genset	-	150.00	150.00

Sr. No.	Particulars	Estimates by CHPT in its original proposal dated 12 October 2012	Estimates by CHPT in its revised proposal dated 26 November 2012	Estimates modified by TAMP
	(Contingencies @ 10%)		953.70	953.70
	Subtotal (b)	10490.67	10490.67	10490.67
	Subtotal (a+b)	22190.48	24057.06	24057.06
	(c). IT system cost (5% of the civil & equipment cost)	1803.52	1803.50	1202.85
	(d). Other cost (10% of the civil & equipment cost)	4452.66	2405.71	2405.71
	(e). Total capital cost for container handling activity (a+b+c+d)	28446.66	28266.26	27665.61
<b>III Operating Cost Estimation</b>				
	(a). Power Cost (CHPT - 240000 units * 106.78 acres * Rs.8 per unit / 2.5) (TAMP - 240000 units * 106.78 acres * Rs.8 per unit / 2.47105)	820.05	820.05	829.68
	(b). Fuel (CHPT - 4 litres per TEU x 1655673 TEUs x Rs.50 per litre) (TAMP - 4 litres per TEU x 1655673 TEUs x Rs.50.68 per litre)	3075.50	3311.35	3356.38
	(c). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on the civil costs)	135.66	135.66	135.66
	- Mechanical and electrical equipment (5% on the Equipment costs)	524.53	524.53	524.53
	(d). Insurance (1% on the gross fixed assets)	284.47	282.66	276.66
	(e). Depreciation - Civil Assets (3.34% on the civil assets)	453.12	453.12	453.12
	- Mechanical and electrical equipment (10.34% on the equipment cost)	1084.73	1084.73	1084.73
	- IT System (16.21% of the System cost)	292.35	292.35	194.98
	- Other assets (Rates proportionate to civil & equipment cost component)	0.00	0.00	153.79
	(f). Licence Fee	2170.12	2170.12	559.00
	(g). Other Expenses (10% on the gross fixed assets)	2844.70	2826.63	2766.56
	<b>Total operating cost (a to g)</b>	<b>11685.23</b>	<b>11901.20</b>	<b>10335.09</b>
<b>IV Annual Revenue Requirement ARR</b>				
(i).	<b>Container Handling Services</b>			
	(a). Total operating cost	11685.23	11901.20	10335.09
	(b). Return on Capital Employed @ 16%	4551.47	4522.60	4426.50
	(c). Total Revenue requirement	16236.70	16423.80	14781.59
	<b>Apportionment of Revenue Requirement</b>			
	(a). Container Handling Charges (85%)	13801.19	13960.23	12547.35
	(b). Storage Charges (12%)	1948.40	1970.86	1771.39
	(c). Miscellaneous Charges (3%)	487.10	492.71	442.85
	(d). Total Revenue requirement	16236.70	16423.80	14781.59

**Annex - II****CHENNAI PORT TRUST****Upfront Tariff schedule for DRY PORT****CHAPTER - I****Definitions and General Terms and Conditions****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Dry Port' shall mean the land based port set up at Mappedu near Sriperumbudur by Chennai Port Trust.
- (ii). 'Dry Port Operator' shall mean the concessionaire who has been given the concession to operate the Dry Port
- (iii). 'Free period' shall mean the period during which cargo / container is allowed storage free of storage charges and this period shall exclude Customs notified holidays and Dry Port's non-operating days.
- (iv). 'Per day' shall mean a calendar day or part thereof.

**1.2. General Terms and Conditions**

- (1). (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the Dry Port Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (ii). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India. The penal rate will apply to both the Dry Port Operator and the users equally.
- (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Dry Port Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (2). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the

condition that,

- (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the DP premises; and
- (b) the Line shall pay all charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the customs authorities and the same can not be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the DP premises to the customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

(3). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the DP Operator.

(4).

- (i). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (ii). The Terminal Operator may also, if it so desire, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

Provided that the Terminal operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionality governing the application of such rates provided the new rates shall not exceed the rates notified.

(5). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(6). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(7). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charges bills, if the amount due to Terminal is ₹100/- or less.

## Chapter II

### Container and Cargo Handling Operation

Sl. No.	Description	Rate per container (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
<b>A. Import operation</b>				
1	Unloading LCL container from the user vehicle received at the DP, off loading it, seal cutting, de-stuffing, unpacking, customs inspection, repacking, loading the cargo onto the user's truck, lift on the empty container.	1402.14	2103.19	2804.26
2	Unloading FCL container from the user vehicle received at the DP, off loading it, seal cutting, de-stuffing, unpacking, customs inspection, repacking, loading the cargo onto the user's truck, lift on the empty container.	1402.14	2103.19	2804.26
3	Unloading the laden container, facilitate the customs inspection, load the container back onto the user's vehicle	841.28	1261.92	1682.55
<b>B. Export operation</b>				
4	Unloading the cargo from the user's truck, storing in the covered Ware House / open yard, stuffing onto the container after custom inspection, sealing the container (a) Stuffing (by manual means) (b) Stuffing (by mechanical means) (c) Stuffing (bulk cargo and heavy cargo like granite, machineries)	898.80 1078.56 1797.60	1348.20 1617.84 2696.40	1797.60 2157.12 3595.20
5	On wheel inspection	426.93	426.93	426.93

## Chapter III

### Container and Cargo Storage

#### 3.1. Ground Rent for containers

Sl. No.	Description of service	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
<b>A. Loaded Containers (Import / Export)</b>				
(i). 0 to 3 days	Free	Free	Free	
(ii). 4 to 15 days	134.82	269.64	404.46	
(iii). 16 to 30 days	202.23	404.46	606.69	
(iv). Above 30 days	269.64	539.28	808.92	
<b>B. Empty containers</b>		7.19	14.38	21.57

**Notes:**

- (1). The free days prescribed for import containers will reckon from the day following the day of receipt of import containers at the Dry Port. The free days for the export containers will be counted from the day following the day of completion of stuffing of export containers.

- (2). For the purpose of calculation of free days, Customs notified holidays and Dry Port non working days shall be excluded.
- (3). In the case of empty containers, no free period is prescribed and hence the ground rent will be applied from the day of receipt of the container at the Dry Port or from the day of completion of de-stuffing of loaded container and the container is received at the empty container yard.
- (4). Ground rent shall not accrue for the period when the Dry Port is not in a position to deliver the import/export containers for the reasons attributable to the DP
- (5). In the case of the hazardous and oversized containers, 25% extra charges will be levied over the above charges.
- (6). For reefer plugging facility, additional charge of ₹ 269.64 per 20' container and ₹ 404.46 per 40' container and ₹ 539.28 per above 40' container, per four hours or part thereof will be levied in addition to ground rent.
- (7). Containers remained uncleared beyond 30 days shall be liable for disposal at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines.
- (8). Dry Port shall not be responsible against all possible risks during the storage at the Dry Port including the interest of the Customs. As such, Dry Port will not be responsible for any insurable claim or risks including consequential losses. This condition will apply for both import and export containers.

### 3.2. Cargo Storage Charges

Sl. No	Description of services	Rate per tonne or part thereof per day or part thereof (in ₹)
A.	<b>Import Cargo</b>	
1	Storage charges (in covered WH)	
	(i). First 3 days	Free
	(ii). 4-7 days	8.99
	(iii). Beyond 7 days	13.48
2	Storage charges (in open yard)	
	(i). First 3 days	Free
	(ii). 4-7 days	7.19
	(iii). Beyond 7 days	10.78
3	Storage charges (in covered custom bonded WH)	44.94 per cu. m. / day
4	Storage charges (in custom bonded open yard)	35.95 per cu. m. / day
B.	<b>Export Cargo</b>	
5	Storage charges (in covered WH) First 7 days 8-15 days Beyond 15 days	Free 9.89 14.83
6	Storage charges (in open yard) First 7 days 8-15 days Beyond 15 days	Free 8.09 12.13

**Notes:**

- (1). The free days prescribed for import cargo will reckon from the day of the completion of de-stuffing of the cargo from the container. For export cargo, the free days will be reckoned from the day of receipt of export cargo at the Ware House or the open yard of the Dry Port.
- (2). For the purpose of calculation of free days, Customs notified holidays and Dry Port non working days shall be excluded.
- (3). Storage charges shall not accrue for the period when the Dry Port is not in a position to deliver the de-stuffed import cargo or ship the export cargo for the reason attributable to the DP
- (4). Cargo remaining uncleared beyond 30 days shall be liable for disposal at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines.
- (5). For hazardous cargo 25% extra charges will be levied over the above charges.
- (6). Dry Port shall not be responsible against all possible risks during the storage at the Dry Port including the interest of the Customs. As such, Dry Port will not be responsible for any insurable claim or risks including consequential losses. This condition will apply for both import and export containers.

**Chapter IV****4. Miscellaneous Charges:****A. Cargo related charges:**

Sl. No.	Description	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
1	Shifting of import cargo from one place to any other place within DP for any purpose at the request of the user (per ton)	29.21
2	Shifting of export cargo from one place to any other place within DP for any purpose at the request of the user (per ton)	38.20
3	Loading of imported and de-stuffed cargo OR loading of shut out cargo onto the user's truck (per ton)	38.20
4	Unloading of export cargo from the truck (per ton)	38.20

**B. Container related charges:**

Sl. No.	Description of service	Rate per container (in ₹)		
		20 ft.	40 ft.	Above 40 ft.
5	Lift On / Lift Off of loaded container	256.16	384.24	512.32
6	Lift On / Lift Off of empty container	85.39	128.53	170.77
7	Shifting of loaded container within DP (only transportation)	179.76	269.64	359.52
8	Shifting of empty within DP (only transportation)	80.89	121.34	161.78
9	Reefer Plugging charges per 4 Hrs or part thereof	269.64	404.46	539.28

**4. General note to schedules at Chapters II to IV above**

The tariff cap will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Whole Sale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

\*\*\*\*\*